



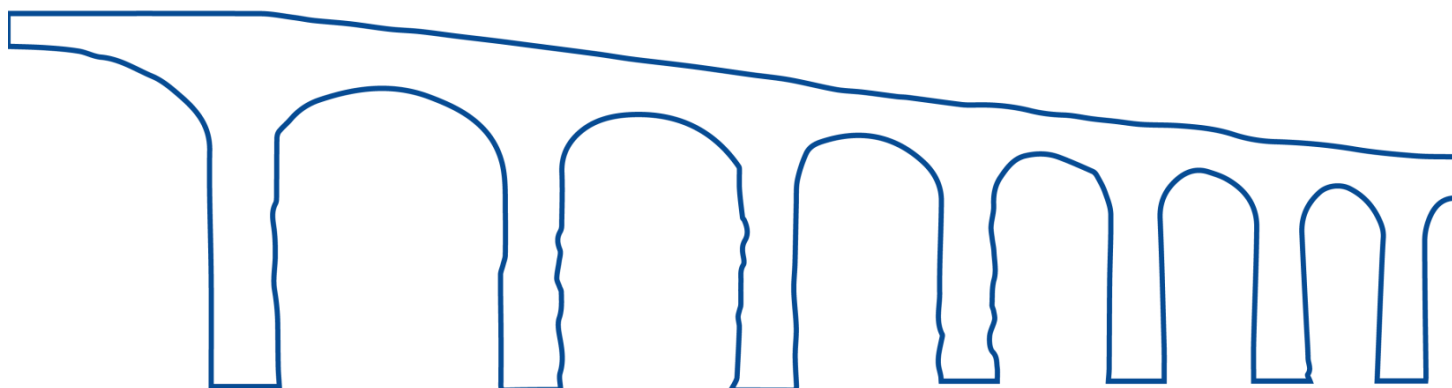
**Volume 3\_Radiotelefonia**  
**(Guida alle comunicazioni e fraseologia aeronautica)**

<b>Codice del Documento</b>	<b>PE.S16.ADC Vol3</b>
<b>Tipo di Documento</b>	<b>Manuale guida in Airside</b>



**APPROVAZIONE:**

<b>REDATTO DA:</b>	<b>Deputy PH Area di Movimento</b>	<b>Salvatore Plutino</b>	
<b>APPROVATO DA:</b>	<b>PH Area di movimento</b>	<b>Andrea del Giudice</b>	

<b>Rev. N:</b>	<b>4</b>
<b>Data Emissione</b>	<b>30/05/2026</b>
<b>Data Effettività</b>	<b>30/05/2026</b>





*Intentionally left blank*


  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
		30/05/2026

## Indice generale

<b>SEZIONE 1– LE COMUNICAZIONI RADIO – GENERALITA’</b> .....	<b>5</b>
<b>1 INTRODUZIONE</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO</b> .....	<b>5</b>
1.1.1 <i>Documenti esterni</i> .....	5
1.1.2 <i>Documenti interni</i> .....	5
<b>2 DISCIPLINA GENERALE PER LA MOVIMENTAZIONE DI VEICOLI E PERSONE NELL’AREA DI MANOVRA</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 ATTIVAZIONE PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE</b> .....	<b>8</b>
<b>2.2 BASSA VISIBILITÀ</b> .....	<b>9</b>
<b>2.3 COME COMPORTARSI IN CASO DI PERDITA DELLA PROPRIA POSIZIONE</b> .....	<b>10</b>
<b>3 INTRODUZIONE ALLE COMUNICAZIONI CON LA TORRE DI CONTROLLO</b> .....	<b>11</b>
<b>4 COMUNICAZIONI TRA TORRE DI CONTROLLO E VEICOLI/PERSONE SULLE FREQUENZE OPERATIVE</b> .....	<b>13</b>
<b>4.1 REGOLE GENERALI PER LE COMUNICAZIONI CON LA TWR</b> .....	<b>13</b>
<b>4.2 UTILIZZO DELL’APPARATO RADIO E DEL MICROFONO</b> .....	<b>14</b>
<b>4.3 TECNICA MICROFONICA</b> .....	<b>15</b>
4.3.1 <i>Semplicità di espressione</i> .....	15
4.3.2 <i>Terminologia appropriata</i> .....	15
<b>4.4 TECNICHE DI COMUNICAZIONE</b> .....	<b>16</b>
4.4.1 <i>Come si stabilisce una comunicazione?</i> .....	16
4.4.2 <i>Come effettuare una prova radio?</i> .....	17
4.4.3 <i>Come si fa una comunicazione?</i> .....	17
<b>4.5 COMUNICAZIONI DI SICUREZZA</b> .....	<b>18</b>
4.5.1 <i>Correzioni e ripetizioni</i> .....	18
<b>4.6 COME MIGLIORARE LE COMUNICAZIONI?</b> .....	<b>19</b>
<b>4.7 COSA COMUNICARE?</b> .....	<b>19</b>
<b>4.8 MEMORANDUM PER LE COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE</b> .....	<b>20</b>
<b>4.9 COMUNICAZIONE STANDARD</b> .....	<b>21</b>
4.9.1 <i>L’alfabeto fonetico ICAO</i> .....	21
4.9.2 <i>Trasmissione dei numeri nella radiofonia</i> .....	21
4.9.2.1 <i>Altri esempi di pronuncia dei numeri</i> .....	23
4.9.3 <i>Tecniche di trasmissione</i> .....	23
4.9.4 <i>Radiotelefonia per il call sign di un aeromobile</i> .....	25
4.9.5 <i>Specifiche comunicazioni per il movimento dei veicoli</i> .....	26
<b>4.10 ESEMPI DI FRASEOLOGIA</b> .....	<b>27</b>
4.10.1 <i>Ingresso/uscita Area di Manovra</i> .....	27
4.10.2 <i>Ingresso ed attraversamento piste</i> .....	27
4.10.3 <i>Aeromobili al traino</i> .....	27
4.10.4 <i>Emergenza o Incidente</i> .....	28

  AEROPORTI DI ROMA	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
30/05/2026		

*Intentionally left blank*

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## SEZIONE 1– LE COMUNICAZIONI RADIO – GENERALITA’

### 1 INTRODUZIONE

Lo scopo del presente documento è fornire la disciplina generale per la movimentazione di veicoli e persone nell’Area di Manovra e le linee guida per l’uso della fraseologia nelle comunicazioni radiotelefoniche e della tecnica microfonica per i conducenti di veicoli che operano in Area di Manovra.

Il presente documento intende fornire al personale aeroportuale abilitato, un compendio di fraseologia standard chiara e concisa e le relative linee guida, per l’effettuazione delle comunicazioni radiotelefoniche con l’Ente Nazionale di Assistenza al Volo – torre di controllo. Il presente documento non ha valore dispositivo e costituisce parte integrante della formazione teorica per il conseguimento dell’abilitazione alla guida in area di manovra.

#### 1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

##### 1.1.1 Documenti esterni


- Regolamento (UE) N. 139/2014 della commissione del 12 febbraio 2014:
  - Commission Delegated Regulation (EU) 2022/208 del 14 December 2021.
  - Annex to Decision 2022/013/R- ‘AMC & GM to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes - Issue 1, Amendment 6.
- Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 – SERA e SMI e relativi AMC e GM (Rules of the Air);
- ICAO – Annex 10 Aeronautical Telecommunications, Vol. II;
- ICAO Doc. 4444 ATM/501 Air Traffic Management;
- ICAO Doc. 7030 Regional Supplementary Procedures;
- ENAC – Regolamento “Regole dell’aria Italia” ;
- ENAC – Circolare ATM-08 “Fraseologia aeronautica.

##### 1.1.2 Documenti interni

- PE.S16.ADC Vol1 - Abilitazione alla guida in Apron FCO-CIA
- PE.S16.ADC Vol3 - Abilitazione alla guida in Area di Manovra
- PE.S33.GEN04 - Contact Matrix

  AEROPORTI DI ROMA	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
30/05/2026		

*Intentionally left blank*

 	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## 2 DISCIPLINA GENERALE PER LA MOVIMENTAZIONE DI VEICOLI E PERSONE NELL'AREA DI MANOVRA

L'Area di Manovra, come evidenziato nel volume dedicato alla abilitazione alla guida in Area di Manovra, è quella parte dell'aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il rullaggio degli aeromobili, che include anche le aree verdi (non asfaltate) comprese nelle strip di pista, ad esclusione dei piazzali.

Il Codice della Navigazione (art. 691-bis) attribuisce ad ENAV, sotto la vigilanza dell'ENAC e in coordinamento con il gestore aeroportuale, *la responsabilità della disciplina e del controllo della movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'Area di Manovra.*

La torre di controllo (di seguito denominata TWR) è l'ente del controllo del traffico aereo che, per conto di ENAV, assolve al compito di cui sopra, emettendo istruzioni ed autorizzazioni agli aeromobili, veicoli e persone che operano all'interno dell'Area di Manovra allo scopo di prevenire collisioni tra aeromobili, tra aeromobili e veicoli e tra aeromobili ed ostacoli.

**L'accesso e/o il movimento di aeromobili, veicoli o persone all'interno dell'Area di Manovra deve essere autorizzato dalla TWR.**  
**Per evidenti motivi di safety, in nessun caso è consentito l'ingresso in Area di Manovra in assenza di esplicita autorizzazione da parte della TWR.**

Una volta autorizzati, tali veicoli dovranno mantenere il continuo contatto radio bilaterale con la torre di controllo, ed attenersi scrupolosamente alle istruzioni fornite dalla stessa torre.


ADR, in coerenza con i requisiti previsti dal Regolamento ENAC per l'adozione dell'SMGCS, ha istituito un registro con l'indicazione di tutti i veicoli ammessi alla circolazione nell'Area di Manovra.

I veicoli non presenti in tale registro, in accordo alla vigente normativa aeroportuale, possono eventualmente operare in Area di Manovra solo se scortati dai veicoli di cui sopra, i quali manterranno il continuo contatto radio bilaterale con la TWR ed il continuo contatto visivo con il veicolo/i scortato/i, avvisando tempestivamente la stessa TWR qualora abbiano consapevolezza di aver perso la loro funzione di guida ai veicoli scortati.

In condizioni di normali operazioni l'attraversamento e l'ingresso nelle piste di volo, dovrà avvenire solo dalle posizioni di attesa di pista (RHP), ovvero dai raccordi AA, AF o BA, e previa autorizzazione da parte della TWR e spegnimento delle luci di arresto rosse (stop bar) da parte della TWR, quando operative.

Qualora la TWR emettesse la autorizzazione all'ingresso/attraversamento pista ma le luci di arresto rosse fossero ancora accese, si dovrà restare fermi e riferire alla TWR che le luci di arresto sono accese ed attendere ulteriori istruzioni da parte della stessa TWR.

In caso di ricevuta autorizzazione, qualora si notasse l'avvicinamento in arrivo o il decollo di un aeromobile si dovrà informare la TWR e rimanere in attesa senza impegnare l'area di manovra / la pista di volo

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## 2.1 ATTIVAZIONE PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE

**Ai fini della sicurezza delle operazioni**, anche i veicoli impegnati nelle operazioni di emergenza e soccorso devono sempre attenersi, senza deroghe od eccezioni, a quanto di seguito specificato:

- a) **L'ingresso in area di manovra e l'impegno della pista di volo da parte dei veicoli preposti all'emergenza ed al soccorso deve essere sempre autorizzata dalla TWR sulla frequenza radio 418.300 Mhz**

NOTA: è necessaria una duplice autorizzazione, ovvero una per l'ingresso in area di manovra ed una per l'eventuale impegno della pista di volo.


Una volta entrati in area di manovra, i veicoli di soccorso devono mantenere il continuo contatto radio bilaterale con la TWR, ed attenersi scrupolosamente alle istruzioni fornite dalla stessa torre. Durante la comunicazione in frequenza radio, gli operatori preposti al soccorso dovranno indicare il percorso che verrà effettuato ed il punto attesa pista (Runway Holding Position - RHP) che verrà interessato.

Qualora i mezzi dei Vigili del Fuoco dovessero andare ad impegnare diversi punti dell'area di manovra, il contatto radio con la TWR dovrà essere stabilito dai singoli gruppi mediante il "leader/coordinatore", il quale dovrà comunicare il proprio numero identificativo, la posizione ed eventuali mezzi al seguito.

Tali informazioni sono necessarie alla TWR per consentire prioritariamente la movimentazione dei mezzi di soccorso in area di manovra garantendo al tempo stesso la sicurezza delle operazioni.

- b) In caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA):
- Stato di Allerta Aeromobile - livello Giallo EMERGENZA, i mezzi dei Vigili del Fuoco addetti al soccorso potranno posizionarsi **presso i punti attesa pista (RHP)**, ovvero le taxiway AA, AF (BA se necessario), nel rispetto della segnaletica orizzontale/verticale e delle stob-bar: il superamento di tali limiti prima dell'autorizzazione dalla TWR all'ingresso in pista, costituisce di fatto una runway incursion e pone ulteriormente in pericolo la sicurezza dell'aeromobile. Solo dopo l'autorizzazione fornita dalla TWR i mezzi antincendio potranno entrare in pista e raggiungere l'aeromobile.
  - Stato di Allerta Aeromobile - livello Rosso INCIDENTE, i mezzi dei Vigili del Fuoco addetti al soccorso potranno posizionarsi **presso tutti i raccordi di pista**, ovvero le taxiway AA, AB, AC, AD, AE, AF (BA se necessario), nel rispetto della segnaletica orizzontale/verticale e delle stob-bar/no-entry bar: il superamento di tali limiti prima dell'autorizzazione dalla TWR all'ingresso in pista, costituisce di fatto una runway incursion e pone ulteriormente in pericolo la sicurezza dell'aeromobile. Solo dopo l'autorizzazione fornita dalla TWR i mezzi antincendio potranno entrare in pista e raggiungere l'aeromobile.

Durante l'attivazione del PEA, tutte le comunicazioni dovranno avvenire sulla frequenza **418.300 MHz**; tali comunicazioni dovranno essere limitate a quelle strettamente necessarie per la gestione dell'emergenza ad eccezione di quelle indispensabili per consentire ad eventuali veicoli presenti, già in contatto sulla stessa frequenza, di liberare l'area di manovra.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

Sulla restante porzione di Area di Manovra non interessata dall'emergenza le attività non strettamente indispensabili all'operatività dovranno essere sospese.

In caso di attivazione diretta del PEA la TWR darà indicazioni sulla frequenza dedicata ai mezzi di soccorso (V.V.F., Pronto Soccorso ADR, Sicurezza Operativa ADR per scorta altri eventuali mezzi) per il raggiungimento del luogo interessato con il supporto della Grid Map). Tutte le altre comunicazioni sulla frequenza **418.300** MHz saranno sospese nella fase critica delle operazioni di soccorso.

## 2.2 BASSA VISIBILITÀ

- **Condizione di visibilità 1:** visibilità tale da consentire agli equipaggi dei velivoli di rullare e di separarsi visivamente da ogni altro traffico presente nell'area di movimento (compresi i piazzali), e al personale della TWR di esercitare visivamente il controllo su tutto il traffico;
- **Condizione di visibilità 2:** visibilità tale da consentire agli equipaggi dei velivoli di rullare e di separarsi da ogni altro traffico presente nell'area di movimento (compresi i piazzali), ma insufficiente per il personale della TWR ad esercitare visivamente il controllo su tutto il traffico;
- **Condizione di visibilità 3:** portata visuale di pista (RVR) inferiore a 400 metri (RVR = distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse).

La condizione di visibilità 2 comporterà la sospensione dei lavori di costruzione, manutenzione ed attività non essenziali alla operatività aeroportuale, ed i veicoli e persone interessate dovranno liberare l'area di manovra, nel momento in cui la TWR dichiarerà via radio suddetta condizione. Sarà responsabilità della Sicurezza Operativa ADR verificare l'attuazione di quanto sopra ed informarne la TWR. Di tutti gli altri mezzi autorizzati ad operare in area di manovra, la TWR terrà traccia, richiedendo il riporto di posizione ad ognuno di essi. Inoltre, è fondamentale che gli autisti dei mezzi autorizzati ripetano le comunicazioni ricevute (read-back) e ottengano conferma della corretta ricezione dalla Torre di Controllo stessa (hear-back). In caso di radio avaria di uno dei mezzi autorizzati, il conducente dovrà liberare al più presto l'Area di Manovra e comunicare con il mezzo più celere (es. cellulare) di averla liberata. In caso di veicolo che si sia smarrito all'interno dell'Area di Manovra, il conducente deve arrestare il veicolo ed informare immediatamente la TWR.

La condizione di visibilità 3 restringe la possibilità di operare in Area di Manovra ai soli veicoli ADR della Sicurezza Operativa, della Manutenzione AVL, TecnoSky ENAV, oltre ai mezzi V.V.F. in caso di attivazione del PEA. Dal momento della dichiarazione di condizione di visibilità 3 sarà responsabilità di ogni operatore liberare l'Area di Manovra ed informarne la TWR. In caso di radio avaria di uno dei mezzi autorizzati, il conducente del veicolo dovrà raggiungere immediatamente e con la massima precauzione, la posizione più vicina al di fuori dei percorsi degli aeromobili, e quindi comunicare con la TWR con i mezzi a propria disposizione (es. cellulare). In caso di indisponibilità di altri mezzi di comunicazione, dovrà mantenere la posizione in attesa della Sicurezza Operativa ADR. In caso di veicolo che si sia smarrito, vale quanto previsto per la condizione di visibilità 2.

 	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
		30/05/2026

### 2.3 COME COMPORTARSI IN CASO DI PERDITA DELLA PROPRIA POSIZIONE

1. In caso di veicolo che si sia smarrito all'interno dell'Area di Manovra, il conducente deve arrestare il veicolo ed informare immediatamente la TWR.
2. In caso di radio avaria di uno dei mezzi autorizzati, il conducente dovrà liberare al più presto l'Area di Manovra e comunicare con il mezzo più celere (es. cellulare) di averla liberata.
3. In caso di indisponibilità di altri mezzi di comunicazione, dovrà mantenere la posizione, in attesa della Sicurezza Operativa ADR.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
		30/05/2026

### 3 INTRODUZIONE ALLE COMUNICAZIONI CON LA TORRE DI CONTROLLO

Tutti i veicoli che operano in Area di Manovra devono essere equipaggiati di idoneo apparato radio ricetrasmittente, per stabilire il contatto radio con la TWR prima dell'accesso nell'Area di Manovra e fino all'uscita dalla stessa.

Le comunicazioni radiotelefoniche, quindi, sono il mezzo attraverso cui la TWR ed i veicoli che si muovono al suolo si scambiano le informazioni.


I fattori che influenzano la buona riuscita delle comunicazioni sono, tra gli altri, la qualità delle apparecchiature, il rumore ambientale, l'attenzione riposta nello svolgimento di altre manovre, ecc. tutti fattori che, evidentemente, possono influenzare il livello di sicurezza delle operazioni.

Le comunicazioni nelle quali è coinvolta la TWR non sono, ovviamente, solo quelle con i veicoli al suolo, ma anche quelle con gli aeromobili a terra e in volo. Per comunicazioni Terra Bordo Terra (T/B/T) s'intendono, infatti, le comunicazioni che sono scambiate tra una stazione a terra (TWR) ed una stazione in aria (aeromobile).


Per regolamentare questo tipo di comunicazioni l'ICAO (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale) ha previsto la redazione di uno specifico documento di riferimento (DOC 9432) nel quale sono indicate anche le regole e la fraseologia da utilizzare nelle comunicazioni tra i mezzi a terra e la TWR.

Tali regole, che talvolta possono sembrare ovvie, sono state studiate col preciso intento di rendere sicuro ogni scambio d'informazione tra le persone (es: conducenti e TWR) e minimizzare, pertanto, i rischi che potrebbero derivare da una cattiva comprensione.

**MIGLIORE COMUNICAZIONE = MIGLIORE SICUREZZA**

  AEROPORTI DI ROMA	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
30/05/2026		



*Intentionally left blank*

 	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## 4 COMUNICAZIONI TRA TORRE DI CONTROLLO E VEICOLI/PERSONE SULLE FREQUENZE OPERATIVE

### 4.1 REGOLE GENERALI PER LE COMUNICAZIONI CON LA TWR

- Per operare in Area di Manovra è **obbligatorio** richiedere sempre l'autorizzazione alla TWR e mantenere con essa il continuo contatto radio bilaterale.
- Gli operatori che operano in Area di Manovra devono conoscere come modificare le impostazioni dell'apparato: la TWR, qualora la frequenza operativa normalmente utilizzata dovesse essere oggetto di avarie o interferenze, potrebbe richiedere di selezionare una frequenza diversa.
- Prima dell'accesso nell'Area di Manovra bisogna accertarsi del corretto funzionamento e settaggio dell'apparato sulla opportuna frequenza.
- Sull'aeroporto di Ciampino l'autorizzazione di accesso all'Area di Manovra dovrà essere richiesta alla TWR tramite chiamata sulla **frequenza UHF 418.300 Mhz**.
- In Area di Manovra, oltre alla radio, è necessario portare con sé anche un telefono cellulare in caso di avaria radio.
- La richiesta di autorizzazione deve sempre contenere la porzione di Area di Manovra che si intende utilizzare ed il percorso che si richiede di effettuare per raggiungerla;
- Prima di entrare in pista, anche se si è già in Area di Manovra, è **obbligatorio** richiedere l'autorizzazione alla TWR.
- Una volta superate le posizioni di attesa di pista (RHP), si è considerati già in pista; il rispetto della segnaletica di tali posizioni è necessario al fine di prevenire eventuali "*runway incursion*".
- Quando si scende dal proprio veicolo è necessario portare con sé una radio portatile per mantenere il contatto radio bilaterale con la TWR.

 	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## 4.2 UTILIZZO DELL'APPARATO RADIO E DEL MICROFONO


**E' utile ricordare che per iniziare una comunicazione è importante premere il pulsante del microfono bene ed a fondo e, altrettanto, tenerlo ben premuto fino a comunicazione terminata.**

Questo evita comunicazioni del tipo “...tivo TWR” invece di “affermativo TWR”; oppure “...uto TWR” invece di “Ricevuto TWR” che, di per sé, possono generare incomprensione.

Un buon metodo per ovviare a questa problematica è:

- premere il microfono;
- contare fino ad uno;
- mantenere il microfono ben davanti alla bocca (anche quando si volta il viso) ed iniziare a parlare;
- terminato il messaggio, contare fino ad uno e rilasciare il microfono.

Come riportato nel precedente paragrafo precedente è fondamentale che gli operatori che si muovono in Area di Manovra sappiano come utilizzare e selezionare correttamente l'apparato radio, perché dalla TWR potrebbe essere richiesto di cambiare frequenza.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

### 4.3 TECNICA MICROFONICA

Il modo con cui si parla incide in modo determinante sulla chiarezza delle comunicazioni. Un messaggio troppo veloce (parlare velocemente), o interrompere una comunicazione già in corso, costringerà probabilmente a ripetere il messaggio stesso impegnando la frequenza per un tempo totale sicuramente maggiore.

Sarà allora sempre necessario scandire chiaramente le parole, evitare di troncane il finale, mantenere un tono ed un volume di voce costante, evitare le classiche incertezze (“*eeeh, uuhmm*”) per le quali, piuttosto, sarà bene interrompere la comunicazione e riprenderla quando si è certi della comunicazione che si vuol fare.

È bene ricordare che chi ascolta non ci vede e non può sfruttare il cosiddetto “*linguaggio del corpo*” per capire quello che si sta cercando di dire.

Prima di trasmettere via radio, tra l’altro, bisogna accertarsi che non ci siano altre conversazioni in corso, pensando bene alla richiesta che si dovrà fare.

Chi usa una radio all’interno di un aeroporto deve pertanto essere un professionista in grado di comprendere sia il contenuto e che la finalità delle comunicazioni.

#### 4.3.1 Semplicità di espressione

Tutti avranno certamente sperimentato quanto sia difficile farsi capire al telefono. Le stesse difficoltà, anche maggiori, si verificano parlando in frequenza e questo è un aspetto da tenere sempre in considerazione quando si parla attraverso un microfono:

un’ottima comunicazione è **breve, chiara e concisa**.

Meno cose superflue vengono pronunciate e più è facile che il messaggio ed il suo significato siano compresi correttamente.


#### 4.3.2 Terminologia appropriata

Un aeroporto è una struttura di grandi dimensioni in cui lavorano molte persone con compiti diversi e che spesso non conoscono il lavoro altrui.

È molto importante usare una terminologia comune a tutti ed usare il giusto termine per identificare, con chiarezza, cosa si intende dire. La testata pista **non** è la strada perimetrale che passa dietro di essa, così come la via di rullaggio **non** è la pista, così come **non** è detto che chi è in TWR sappia riconoscere il *Perlini* rispetto alla *Jeep*.

Ricordarsi infine che, quando ci si riferisce alle parti di un aeromobile, ci si riferisce sempre dal punto di vista del pilota (es. il motore sinistro è quello alla sua sinistra, non quello alla vostra sinistra che vedete l’aereo frontalmente).

Ricordarsi che quando si comunica un orario, il riferimento è sempre “Coordinated Universal Time (UTC)”, espresso in ore e minuti e, quando richiesto, secondi della giornata di 24 ore che inizia a mezzanotte.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## 4.4 TECNICHE DI COMUNICAZIONE

### 4.4.1 Come si stabilisce una comunicazione?

Prima d'iniziare ogni comunicazione è necessario stabilire il cosiddetto "Contatto Radio", tra il trasmittente ed il ricevente, per essere certi che l'apparecchiatura funzioni e che il ricevente sia in grado d'ascoltare il messaggio.

Quando si stabilisce una comunicazione, vanno sempre utilizzati i nominativi radiotelefonici completi. Per stabilire una comunicazione la stazione chiamante deve iniziare la chiamata con il nominativo della stazione chiamata, seguito dal nominativo della stazione chiamante. Tutte le comunicazioni dei veicoli con la TWR sulla frequenza, quindi, devono sempre riportare, nell'ordine, il nominativo della stazione chiamata (Ciampino Torre), di quella chiamante (associandovi sempre la relativa sigla alfanumerica):

***"Ciampino Torre, SAR 1".***

A questo punto il ricevente (la TWR in questo caso) potrà fornire 2 risposte:

- a) In caso di disponibilità a ricevere la comunicazione inviterà a proseguire con il messaggio, utilizzando un messaggio composto unicamente dal nominativo della stazione che ha effettuato la chiamata seguito da quello della stazione che risponde (Torre) ed "avanti", che costituisce invito a procedere con la trasmissione:



***"SAR 1, Ciampino Torre, avanti";***

- b) In caso d'indisponibilità inviterà ad attendere:

***"SAR 1, Ciampino Torre, in attesa";***

Quando è la TWR, quindi, a richiedere alla stazione chiamante di rimanere in attesa, sarà poi la TWR stessa a richiamare quando pronta a ricevere il messaggio: è riservato alla TWR stabilire la priorità delle comunicazioni.

**Nota:** Il nominativo *Ciampino*, anteposto a Torre, normalmente utilizzato alla prima comunicazione, potrebbe essere omissso nelle successive.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

#### **4.4.2 Come effettuare una prova radio?**

Se si deve effettuare una prova radio per verificare l'efficienza della propria apparecchiatura, basta effettuare una chiamata specificandone il motivo. Di seguito un esempio:

**SAR: "Ciampino Torre, SAR 1"**

**TWR: "SAR 1, Ciampino Torre avanti"**

**SAR: "Ciampino Torre, SAR 1, prova radio"**

**TWR: "SAR 1, Torre, ti sento 4"**

I numeri rappresentano la cosiddetta scala d'intelligibilità, ovvero come il messaggio viene ricevuto:

1 = Incomprensibile;

2 = Comprensibile a tratti;

3 = Comprensibile con difficoltà;



4 = Comprensibile;

5 (o *Forte e chiaro*) = Perfettamente comprensibile.

#### **4.4.3 Come si fa una comunicazione?**

Una volta stabilito il contatto radio, e posto che dall'altra parte siano pronti ad ascoltare, si procede con la trasmissione del messaggio. È utile, prima d'iniziare la comunicazione, **avere chiaramente in mente quello che si vuole dire**.

Non condensare nella stessa trasmissione una quantità eccessiva di informazioni; ricorrere eventualmente ad ulteriori trasmissioni.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

#### 4.5 COMUNICAZIONI DI SICUREZZA

Per evidenti motivi di safety, in nessun caso è consentito l'utilizzo delle frequenze operative a soggetti come uffici, o stazioni centrali, diversi dai veicoli che possono accedere in Area di Manovra o da sale operative (es. Controllo Voli ADR).

La TWR deve essere il “capo-maglia” delle comunicazioni, che devono essere dirette verso la stessa. Tutto questo per evitare che qualche utente della frequenza risponda alla richiesta di un altro utente con “*va bene*”, oppure “*procedi pure*”, con le conseguenze che è possibile immaginare. Nel passato anche recente tali situazioni di misunderstanding sono state, in vari aeroporti, la causa principale di gravissimi incidenti aerei.

Per effettuare le comunicazioni nella massima sicurezza, infine, basta rispettare poche e semplici regole:

- **Ripetere sempre** ogni istruzione/autorizzazione ricevuta (*Read - back*) comprensivi dei nominativi di chiamata cosicché dall'altra parte, sia possibile verificare quello che si è capito (*Hear - back*);
- **Non interpretare** cosa si voglia intendere con una comunicazione ma, se non sufficientemente chiara, chiedere spiegazione e, se del caso, la ripetizione della stessa;
- **Pretendere sempre** comunicazioni chiare e precise: nessuno è in posizione d'inferiorità rispetto all'altro;
- In caso di **difficoltà** di comprensione, ripetere semplicemente il messaggio antepoendo la parola “*Ripeto*”;

##### 4.5.1 Correzioni e ripetizioni

Se è stato commesso un errore nella trasmissione, deve essere pronunciata la parola «CORREZIONE» (CORRECTION), seguita dalla ripetizione dell'ultima frase o dell'ultimo gruppo di parole già comunicati correttamente, e quindi dalla versione corretta del messaggio.


Se una correzione può essere fatta al meglio ripetendo l'intero messaggio, deve essere utilizzata la frase «CORREZIONE RIPETO» (CORRECTION I SAY AGAIN) prima di trasmettere il messaggio una seconda volta.

Se la stazione ricevente è in dubbio sulla correttezza del messaggio ricevuto, deve essere richiesta la ripetizione totale o parziale del messaggio.

Se è richiesta la ripetizione di un intero messaggio, devono essere pronunciate le parole «RIPETETE» (SAY AGAIN).

Se è richiesta la ripetizione di una parte del messaggio, deve essere utilizzata la frase:

- «RIPETETE TUTTO PRIMA DI...(la prima parola ricevuta in modo soddisfacente)» (SAY AGAIN ALL BEFORE ... (first word satisfactorily received)) ;
- oppure «RIPETETE DA...(la parola che precede la parte non ricevuta) A ... (la parola che segue la parte non ricevuta)» (SAY AGAIN ... (word before missing portion) TO ... (word after missing portion));

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

- oppure « RIPETETE TUTTO DOPO...(l'ultima parola ricevuta in modo soddisfacente)»  
(SAY AGAIN ALL AFTER ... (last word satisfactorily received)).

Se durante la verifica della correttezza di un read-back vengono rilevati elementi non corretti, al termine del read-back devono essere trasmesse le parole «NEGATIVO RIPETO» (NEGATIVE I SAY AGAIN), seguite dalla versione corretta di tali elementi.

#### 4.6 COME MIGLIORARE LE COMUNICAZIONI?

Per rendere più snelle ma comunque sicure le comunicazioni radiotelefoniche, si consiglia di seguire alcune ulteriori regole:

- Ascoltare, prima d'iniziare a parlare, per non interrompere una comunicazione già in corso.
- Evitare forme di cortesia .

Esempio: *“Buongiorno, sarebbe possibile, se non disturba troppo, impegnare la pista con una FIAT Punto jtd bianca per verificare il corretto settaggio dei bulloni esagonali dei cinesini a frattura predeterminata”*

si traduce in

*“Richiedo autorizzazione ad impegnare la pista con una vettura per verifiche tecniche, stimato di intervento 10 minuti”;*



Usare sempre l'alfabeto fonetico ICAO (Lettere e numeri) e, per quanto possibile, parole e frasi standard.

#### 4.7 COSA COMUNICARE?

Le comunicazioni con la TWR si riferiscono principalmente a richieste di autorizzazione da parte dell'operatore aeroportuale per l'ingresso/uscita in Area di Manovra, quindi relative alla pista, all'attraversamento delle vie di rullaggio (taxiway), etc.

Per raggiungere il più alto livello possibile di efficacia nelle comunicazioni è opportuno che il soggetto che richiede l'autorizzazione alla TWR per l'ingresso/uscita per una specifica area:

- conosca il layout aeroportuale;
- individui preventivamente il percorso da effettuare e lo specifichi alla TWR nel momento della richiesta di autorizzazione;
- nel momento della richiesta di autorizzazione, comunichi alla TWR la propria posizione in modo da favorire l'identificazione del percorso più idoneo da seguire;
- indichi sempre il tempo di occupazione dell'area;
- indichi sempre il tempo di *liberazione dell'area* se richiesto dalla TWR, ovvero il tempo necessario per mettersi a distanza di sicurezza a seguito di richiesta da parte della TWR di liberare;
- ripeta sempre, per intero, l'istruzione/autorizzazione ricevuta e si conformi rigorosamente alla stessa (in Area di Manovra le istruzioni ed autorizzazioni ricevute dalla TWR vanno sempre ripetute);

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026


- in caso di uscita dall'area per cui si è ricevuta l'autorizzazione, richieda sempre, preventivamente, l'autorizzazione alla TWR allo spostamento.
- Nel momento in cui libera l'area, temporaneamente o definitivamente, ne dia tempestiva comunicazione alla TWR. La pista si intenderà libera solo quando si saranno oltrepassate in uscita le strips o i punti di attesa delle vie di rullaggio.
- indipendentemente dalle istruzioni o autorizzazioni ricevute, deve arrestare immediatamente la corsa del veicolo, se così richiesto dalla TWR, in condizioni dalla stessa ritenute di pericolo (es. "AVL2 si fermi immediatamente").

Il conducente del veicolo che opera in Area di Manovra che dovesse avere un guasto che non gli consenta di procedere come istruito, deve informare tempestivamente la TWR prima di intraprendere qualsiasi altra azione.

Il conducente del veicolo che dovesse avere dei dubbi circa la sua posizione nell'Area di Manovra, dovrà informare la TWR e, a meno di istruzioni differenti, dovrà liberare quanto prima l'Area di Manovra, dandone informazione alla TWR subito dopo averla liberata ("Ciampino Torre, AVL1 Area di Manovra libera").

#### 4.8 MEMORANDUM PER LE COMUNICAZIONI RADIOTELEFONICHE

- Aggiustare propriamente l'apparecchiatura;
- Usare parole e frasi standard;
- Pensare cosa dire prima di parlare;
- Ascoltare prima di trasmettere;
- Essere brevi e concisi;
- Non usare espressioni dialettali;
- Tenere il microfono di fronte alla bocca e non coprirlo con la mano;
- Parlare direttamente nel microfono in modo chiaro e distinto;
- Parlare solo dopo aver premuto il pulsante di trasmissione;
- Non interrompere la trasmissione col pulsante del microfono (rilascio anticipato);
- Alla prima chiamata usare sempre nominativi completi;
- Non trasmettere altro che messaggi aeronautici evitando forme di cortesia;
- Attendere 10 secondi dopo la prima chiamata se non si ha risposta;
- La TWR stabilisce la priorità delle comunicazioni con tutti i soggetti;
- Se si deve chiamare una terza stazione bisogna avere il preventivo permesso della TWR;
- EVITARE : *Passo - Passo e chiudo - Interrogativo - Kappa*;
- Autorizzazioni ed istruzioni vanno sempre ripetute con i nominativi;
- Quando stabilita una comunicazione e laddove non s'ingeneri alcun dubbio è possibile evitare di ripetere i nominativi completi del chiamato e del chiamante. Sarà sufficiente iniziare ogni trasmissione col nominativo di chiamata del destinatario.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

## 4.9 COMUNICAZIONE STANDARD

### 4.9.1 L'alfabeto fonetico ICAO



Il seguente alfabeto è stato studiato dall'ICAO con il preciso scopo d'evitare di confondere tra loro le lettere dell'alfabeto, nonostante la lingua madre di chi ascolta. Il metodo funziona associando ad ogni lettera una parola:

Lettera	Parola	Pronuncia italiana	Pronuncia inglese
A	Alfa	ÀL FA	AL FAH
B	Bravo	BRÀ VO	BRAH VOH
C	Charlie	CIÀR LI	CHAR LEE or SHAR LEE
D	Delta	DÈL TA	DELL TAH
E	Echo	ÈK O	ECK OH
F	Foxtrot	FÒKS TROT	FOKS TROT
G	Golf	GÒLF	GOLF
H	Hotel	HO TÈL	HO TELL
I	India	ÌN DI A	IN DEE AH
J	Juliett	GIÙ LI ET	JEW LEE ETT
K	Kilo	KÌ LO	KEY LOH
L	Lima	LÌ MA	LEE MAH
M	Mike	MÀIK	MIKE
N	November	NO VÈM BER	NO VEM BER
O	Oscar	ÒS CAR	OSS CAH
P	Papa	PÀ PA	PAH PAH
Q	Quebec	KE BÈK	KEH BECK
R	Romeo	RÒU MI O	ROW ME OH
S	Sierra	SI ÈR RA	SEE AIR RAH
T	Tango	TÀN GO	TANG GO
U	Uniform	IU NI FORM	YOU NEE FORM or OO NEE FORM
V	Victor	VÌK TOR	VIK TAH
W	Whiskey	UIS CHI	WISS KEY
X	X-ray	ÌKS RÈI	ECKS RAY
Y	Yankee	IÀN CHI	YANG KEY
Z	Zulu	ZÙ LU	ZOO LOO

### 4.9.2 Trasmissione dei numeri nella radiofonia

Tutti i numeri utilizzati per la trasmissione di nominativi di chiamata di aeromobili, prue, pista (es. UNO CINQUE), direzione e velocità del vento, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente.

Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione di altre informazioni, diverse da quelle descritte precedentemente, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei numeri che contengono centinaia e migliaia intere che devono essere trasmessi

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

pronunciando ogni cifra del numero di centinaia o migliaia seguito dalla parola «CENTO» (HUNDRED) o «MILLE, MILA» (THOUSAND), a seconda del caso.

Le combinazioni di migliaia e centinaia intere devono essere trasmesse pronunciando ogni cifra del numero di migliaia, seguito dalla parola «MILLE, MILA» (THOUSAND) e il numero delle centinaia, seguito dalla parola «CENTO» (HUNDRED).

Nei casi in cui sia necessario chiarire un numero trasmesso come centinaia o migliaia intere, il numero stesso deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente.

Le informazioni riguardanti la posizione relativa di un oggetto o di un traffico in conflitto, espressa con riferimento alle dodici ore sul quadrante dell'orologio, sono trasmesse pronunciando le cifre insieme, ad esempio «A ORE DIECI» (TEN O'CLOCK) oppure A ORE «UNDICI» (ELEVEN O'CLOCK).

I numeri che contengono un punto decimale sono trasmessi come prescritto nel precedente punto 1) con le cifre decimali nella sequenza appropriata, indicate dalla parola «DECIMALI» (DECIMAL).

L'identificazione del canale di trasmissione nelle comunicazioni radiotelefoniche VHF deve essere fatta utilizzando tutte le sei cifre del designatore numerico, tranne quando la quinta e la sesta cifra sono entrambe zero, nel qual caso sono utilizzate solo le prime quattro cifre.


Di seguito sono riportati alcuni esempi di applicazioni:

aircraft call signs	call sign aeromobile	transmitted as	trasmesso come
RYR 3005	RYR 3005	Ryanair three zero zero five	Ryanair tre zero zero cinque
WZZ 3456	WZZ 3456	Wizzair three four five six	Wizzair tre quattro cinque sei

runway	pista	transmitted as	trasmesso come
15	15	runway one five	pista uno cinque
33	33	runway three three	pista tre tre

wind direction and speed	vento e direzione	transmitted as	trasmesso come
200 degrees 70 knots	200 gradi 70 nodi	wind two zero zero degrees seven zero knots	vento due zero zero gradi, sette zero nodi
160 degrees 18 knots gusting 30 knots	160 gradi 18 nodi raffiche 30 nodi	wind one six zero degrees one eight knots gusting three zero knots	vento uno sei zero gradi, uno otto nodi e raffiche tre zero nodi

channel	canale	transmitted as	trasmesso come
418.300	418.300	four one eight decimal three	quattro uno otto decimale tre

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

121.750	121.750	one two one decimal seven five	uno due uno decimale sette cinque
131.505	131.505	one three one decimal five zero five	uno tre uno decimale cinque zero cinque

#### 4.9.2.1 Altri esempi di pronuncia dei numeri



Numero	Pronuncia
12	Uno, due
100	Uno, zero, zero
119,1	Uno, uno, nove, decimale, uno
3914	Tre, nove, uno, quattro
9.000	Novemila
25.000	Venticinquemila
7250	Sette, due, cinque, zero

#### 4.9.3 Tecniche di trasmissione



Le trasmissioni devono essere effettuate in maniera concisa e in un normale tono di conversazione.

Le seguenti parole e frasi devono essere utilizzate nelle comunicazioni radiotelefoniche come appropriato; alcune espressioni sono state codificate e ad esse bisogna associare **solo ed esclusivamente** il significato riportato nella tabella a seguire.

Phrase	Frase	Meaning	Significato
ACKNOWLEDGE	CONFERMI IL RICEVUTO	'Let me know that you have received and understood this message.'	Ditemi se avete ricevuto e compreso il messaggio
AFFIRM	AFFERMATIVO	'Yes.'	Si
APPROVED	APPROVATO	'Permission for proposed action granted.'	Permesso concesso per l'azione richiesta
BREAK	BREAK	'I hereby indicate the separation between portions of the message.'	Per distinguere parti differenti di un messaggio
BREAK BREAK	BREAK BREAK	'I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment.'	Per distinguere 2 messaggi a 2 soggetti diversi
CANCEL	CANCELLO	'Annul the previously transmitted clearance.'	Annulate l'autorizzazione precedentemente concessa
CHECK	CONTROLLARE	'Examine a system or procedure.'	Controllate (apparato o procedura)
CLEARED	AUTORIZZATO	'Authorised to proceed under the conditions specified.'	Autorizzato a procedere alle condizioni specificate

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	
		Rev. 4 30/05/2026

Phrase	Frase	Meaning	Significato
CONFIRM	VERIFICARE	'I request verification of: (clearance, instruction, action, information).'	"Richiedo la verifica di: (autorizzazione, istruzione, azione, informazione)."
CONTACT	CONTATTARE	'Establish communications with...'	Stabilire contatto radio con
CORRECT	CORRETTO	'True' or 'Accurate'.	Corretto
CORRECTION	CORREZIONE	'An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is...'	Un errore è stato commesso nella trasmissione, la versione corretta è la seguente:
DISREGARD	ANNULLI	'Ignore.'	Considerate la trasmissione come non emessa
HOW DO YOU READ	COME RICEVE?	'What is the readability of my transmission?'	Qual è la comprensibilità della mia trasmissione?
I SAY AGAIN	RIPETO	'I repeat for clarity or emphasis.'	Ripeto per maggiore chiarezza
MAINTAIN	MANTIENI	'Continue in accordance with the condition(s) specified' or in its literal sense.	Mantenere le precedenti indicazioni specificate o posizione
MONITOR	ASCOLTA SU / PRESTA ATTENZIONE	'Listen out on (frequency).'	Ascolta sulla frequenza/presta attenzione su
NEGATIVE	NEGATIVO	'No' or 'Permission not granted' or 'That is not correct' or 'Not capable'.	No, permesso non concesso
OVER	PROCEDI CON LA TUA COMUNICAZIONE	'My transmission is ended, and I expect a response from you.'	Ho terminato al momento la mia conversazione radio procedi ora con la tua
OUT	FINITO	'This exchange of transmissions is ended and no response is expected.'	Questo scambio di trasmissioni è terminato e non è prevista alcuna risposta.
READ BACK	READ BACK	'Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received.'	Ripetere tutto, o la parte specificata, di questo messaggio a me esattamente come ricevuto
RECLEARED	RIAUTORIZZATO	'A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.'	Una variazione è stata apportata all'autorizzazione e questa sostituisce la precedente o parte di essa
REPORT	RIPORTI	'Pass me the following information...'	Passatemi le seguenti informazioni
REQUEST	RICHIESTA	'I should like to know...' or 'I wish to obtain...'	Vorrei sapere
ROGER	RICEVUTO	'I have received all of your last transmission.'	Ho ricevuto la vostra ultima comunicazione al completo: - da non usare in risposta ad

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

Phrase	Frase	Meaning	Significato
			una domanda che richieda in risposta "Affermativo" o "Negativo"; - non può sostituire il read back quando necessario.
SAY AGAIN	RIPETERE	'Repeat all, or the following part, of your last transmission.'	Ripetete tutto o la parte specificata
SPEAK SLOWER	PARLI LENTAMENTE	'Reduce your rate of speech.'	Riduca la velocità di parola.
STANDBY	IN ATTESA	'Wait and I will call you.'	Attendete vi richiamerò
UNABLE	NON POSSIBILE	'I cannot comply with your request, instruction, or clearance.'	Non posso soddisfare la tua richiesta, istruzione o autorizzazione."
WILCO	COPIATO PROCEDERO' SECONDO INDICAZIONI	(Abbreviation for 'will comply') 'I understand your message and will comply with it.'	(Abbreviazione di "rispetterà") "Capisco il tuo messaggio e lo rispetterò".
WORDS TWICE	INVIARE DUE VOLTE LO STESSO MESSAGGIO	(a) As a request: 'Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice.'	(a) Come richiesta: "La comunicazione è difficile. Si prega di inviare ogni parola, o gruppo di parole, due volte.'
		(b) As information: 'Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice.'	b) Come informazione: "Dato che la comunicazione è difficile, ogni parola, o gruppo di parole, in questo messaggio sarà inviata due volte."

Espressioni quali:


**"Passo" - "Cambio" - "Passo e chiudo" - "Kappa bene" - "Interrogativo" non si usano MAI.**

#### 4.9.4 Radiotelefonia per il call sign di un aeromobile

Il nominativo radiotelefonico di un aeromobile deve corrispondere ad una delle seguenti tipologie:

a) Nominativo completo:

- 1) Tipo a) — i caratteri corrispondenti alla registrazione dell'aeromobile; o
- 2) Tipo b) — il designatore radiofonico dell'operatore dell'aeromobile seguito dagli ultimi quattro caratteri delle marche di registrazione dell'aeromobile;
- 3) Tipo c) — il designatore radiofonico dell'operatore dell'aeromobile seguito dal numero del volo.

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

I nominativi radiotelefonici di cui alla precedente lettera a), ad eccezione del Tipo c), possono essere abbreviati nelle circostanze prescritte alla nota a seguire. I nominativi abbreviati devono corrispondere alla seguente forma:

b) Nominativo abbreviato:

- 1) Tipo a) — il primo carattere delle marche di registrazione e almeno gli ultimi due caratteri del nominativo;
- 2) Tipo b) — il designatore telefonico dell'operatore dell'aeromobile seguito da almeno gli ultimi due caratteri del nominativo;
- 3) Tipo c) — nessuna forma abbreviata.

Nota: I nominativi radiotelefonici abbreviati, come prescritto al punto b), devono essere utilizzati soltanto dopo aver stabilito una soddisfacente comunicazione e qualora non sussistano possibilità di confusione. Un aeromobile può utilizzare il proprio nominativo radiotelefonico abbreviato soltanto dopo che la stazione aeronautica si sia rivolta ad esso in tal modo.

A titolo in esplicativo sono dettagliati di seguito alcuni esempi di nominativi specifici di compagnie aeree operanti sullo Scalo di Roma Ciampino e il corrispettivo designatore ICAO:


Operatore aereo	Esempio volo/ Registrazione	Tipo a)	Tipo b)	Tipo c)
Ryanair	FR2451 / EI-DCL	IDCL	RYRDCL	RYR2451
Wizz Air	W62415 / HA-LWS	HLWS	WZZLWS	WZZ2415
DHL Aviation	QY8421 / D-ALEK	DLEK	BCSLEK	BCS8421
NetJets Transportes Aéreos	NJE502A / CS-DQA	CDQA	NJEDQA	NJE502A

#### 4.9.5 Specifiche comunicazioni per il movimento dei veicoli

La fraseologia utilizzata per i movimenti dei veicoli sull'area di manovra, ad esclusione dei trattori per il traino, è la stessa fraseologia utilizzata per i movimenti al suolo degli aeromobili, ad eccezione delle istruzioni di rullaggio, dove la parola «PROCEDETE» (PROCEED) sostituisce la parola «RULLATE» (TAXI) quando si comunica con i veicoli.

Nella tabella di seguito sono riportati i callsign dei veicoli in uso presso lo scalo:

ENTE	Nominativo radio
Sicurezza Operativa ADR - SOC	SAR
Manutenzione ADR - CIM/AVL	AVL
Safety Management System ADR - SMS	SMS
Technosky	TECHNOSKY
Vigili del Fuoco - Comando Prov.le di ROMA	ROSSO

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4
		30/05/2026

## 4.10 ESEMPI DI FRASEOLOGIA

### 4.10.1 Ingresso/uscita Area di Manovra

Chiamata alla TWR	<i>"Ciampino Torre, SAR 1"</i>
Risposta della TWR	<i>"SAR 1, Ciampino Torre Avanti (o in attesa)"</i>
Richiesta di operare in Area di Manovra	<i>"SAR 1 su taxiway SG chiede ingresso in area di manovra per procedere ad ispezione della rullaggio Alpha"</i>
Risposta della TWR	<i>"SAR 1 approvato ingresso in area di manovra"</i>
Richiesta della posizione dalla TWR	<i>"SAR 1, Ciampino Torre riporti la posizione"</i>
Risposta del veicolo	<i>"Ciampino Torre, SAR 1 è sulla rullaggio Alpha altezza AB"</i>
Riporto di Area di Manovra libera	<i>"Ciampino Torre, SAR 1 riporta Area di Manovra libera"</i>



### 4.10.2 Ingresso ed attraversamento piste

Per accedere o attraversare le piste di volo, deve essere **sempre** richiesta una specifica autorizzazione alla TWR

Richiesta autorizzazione ingresso (o attraversamento) pista	<i>"Ciampino Torre, SAR 1 chiede autorizzazione all'ingresso (o attraversamento) pista 15/33"</i>
Risposta della TWR in caso di approvazione	<i>"SAR 1, Ciampino Torre autorizzato all'ingresso (o attraversamento) pista 15/33"</i>
Risposta della TWR in caso di rifiuto	<i>"SAR 1, Ciampino Torre negativo, mantenga posizione"</i>
Riporto di pista libera	<i>"Ciampino Torre, SAR 1 pista 15/33 libera"</i>
Richiesta della TWR di liberare la pista	<i>"SAR 1, Ciampino Torre liberate pista 15/33, riportate pista libera"</i>

### 4.10.3 Aeromobili al traino

Richiesta approvazione del traino	<i>"Ciampino Torre, SAR 7 richiede il traino di un Airbus 320 da Apron militare a piazzola 401"</i>
Risposta della TWR in caso di approvazione	<i>"SAR 7, Ciampino Torre traino approvato via taxiway SA, Alpha, SG fino allo stand 401"</i>
Risposta della TWR in caso di rifiuto	<i>"SAR 7, Ciampino Torre negativo, traino previsto fra 30 minuti"</i>
Riporto di fine traino	<i>"Ciampino Torre, SAR 7 è allo stand 401"</i>

  <small>AEROPORTI DI ROMA</small>	MANUALE GUIDA IN AIRSIDE	
	Indice generale	Rev. 4 30/05/2026

#### 4.10.4 Emergenza o Incidente

In caso di emergenza di aeromobile ancora in volo i mezzi antincendio contatteranno la TWR sulla frequenza dedicata per comunicare il percorso di ogni mezzo, secondo quanto indicato al paragrafo 2.1. Qualora la TWR, anche mediante l'uso del radar di terra, dovesse accertare lo sconfinamento di uno dei mezzi oltre la posizione attesa, o all'interno della strip, situazioni che rappresentano entrambe una runway incursion, imporrà al mezzo stesso di retrocedere in posizione di sicurezza (*"Rosso2 Ciampino Torre, retroceda prima della posizione attesa AF"* - *"Rosso2 Ciampino Torre, esca dalla strip"*). Il conducente del mezzo, senza replicare, opererà immediatamente in modo da posizionarsi al di fuori delle strips o dei punti attesa delle vie di rullaggio. Solo dopo l'atterraggio dell'aeromobile in emergenza sulla pista interessata, la TWR considererà quella pista chiusa a tutte le operazioni ATC, quindi i mezzi antincendio potranno seguire immediatamente l'aeromobile in pista fino al suo arresto, senza bisogno di ulteriori autorizzazioni o comunicazioni.

Riporto di Area di Manovra libera da uomini e mezzi	<i>"Ciampino Torre SAR1 riporta Area di Manovra libera da uomini e mezzi"</i>
Richiesta delle coordinate Grid Map	<i>"Ciampino Torre, Rosso 1 richiede coordinate del punto di intervento"</i>
Indicazione delle coordinate Grid Map	<i>"Rosso 1, Ciampino Torre coordinate giuliet-7 (J-7)"</i>
Indicazione del percorso seguito dai mezzi antincendio per il posizionamento	<i>"Ciampino Torre, Rosso 1 procede via taxiway Alpha per il raccordo AC"</i>