

SEZIONE 3

SERVIZI ED ENTI DEL TRAFFICO AEREO

SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA

PREMESSA

I Servizi di Traffico Aereo (denominazione ENAC) da sempre previsti e citati nelle sole regolamentazioni tecniche ICAO e nazionali, fanno ora parte del corpo delle norme legislative del diritto aeronautico italiano, inseriti nei nuovi **Servizi della Navigazione Aerea** elencati nell' **art. 691** del Cod.Nav.

Detto articolo così recita:

"I Servizi della Navigazione Aerea si distinguono in:

- A) Servizi del Traffico Aereo,**
che includono i servizi di Controllo del Traffico Aereo, comprensivi dei Servizi di Controllo d'Area, di Avvicinamento e di Aeroporto, i Servizi di Informazioni Volo, i Servizi Consultivi sul traffico aereo, i Servizi di Allarme;
- B) Servizi di meteorologia aeronautica;**
- C) Servizi di informazioni aeronautiche;**
- D) Servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza".**

Come si nota, i Servizi del T.A. sono soltanto una branca dei Servizi della Navigazione Aerea. La definizione di questi ultimi servizi non è presente nella normativa ICAO, ma nasce in seno alla legislazione comunitaria (Reg. CE 549/04) per la creazione del "Cielo Unico Europeo" (Single European Sky) e ripresa da ENAC nel proprio Regolamento "Servizi di Traffico Aereo".

SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA



SERVIZI DI TRAFFICO AEREO

SUDDIVISIONE DEI SERVIZI ATS

ATCS Servizio di Controllo del T.A. (*Air Traffic Control Service*)

E' il più importante servizio fornito agli aa/mm, sia in volo che al suolo sugli aeroporti. Detto servizio è diretto, in via principale, ad assicurare una separazione tra i numerosi voli controllati, che operano all'interno di un definito spazio aereo.

Si sviluppa, a seconda degli spazi in cui viene fornito, in:

- *Controllo d'Area*, nelle Aree Terminali e nelle Rotte ATS;
- *Controllo di Avvicinamento*, nei CTRs;
- *Controllo di Aeroporto*, nelle ATZ di aeroporti controllati.

FIS Servizio Informazioni Volo (*Flight Information Service*)

E' un servizio fornito a tutti gli aa/mm (controllati e non) diretto ad informare i piloti di tutte le informazioni loro utili, affinché svolgano un volo regolare ed in sicurezza (vedi seguito servizio FIS).

ALS Servizio di Allarme (*Alerting Service*)

E' un servizio fornito a tutti gli aa/mm conosciuti agli enti ATS, che consiste nell'allertare le preposte organizzazioni, nei casi di ricerca o di soccorso degli aa/mm in stato di emergenza. (vedi seguito servizio ALS).

OBIETTIVI DEI SERVIZI DEL T.A.

Gli obiettivi dei Servizi del T.A. sono stati istituiti allo scopo di:

- 1** Prevenire le collisioni tra gli aeromobili;
- 2** Prevenire le collisioni tra aeromobili e ostruzioni nell'area di manovra;
- 3** Rendere spedito e mantenere un ordinato flusso di traffico;
- 4** Dare avvisi e informazioni utili per una sicura ed efficiente condotta del volo;
- 5** Rendere noto agli organismi competenti, che un a/m necessita di ricerca e soccorso ed assistere tali organismi come necessario.

Nota -

Secondo la normativa ICAO, tra gli obiettivi dei servizi del traffico aereo non figura la prevenzione delle collisioni degli aa/mm con il suolo. Pertanto, è responsabilità dei piloti accertarsi che le autorizzazioni ricevute assicurino questa separazione, eccetto il caso in cui l'a/m IFR sia sotto vettoramento radar, durante il quale viene assicurata dall'ente radar anche questa separazione.

SERVIZIO DI CONTROLLO DEL T.A.

ATCS

(AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE)

DEFINIZIONE

Servizio istituito allo scopo di prevenire le collisioni tra aeromobili e tra aeromobili ed ostacoli sull'area di manovra e di accelerare e mantenere un ordinato e spedito flusso di traffico.

La prevenzione delle collisioni viene attuata attraverso una **separazione** (o TFCAA laddove previsto) in termini di distanza o livelli, che viene assicurata tra tutti gli aa/mm che usufruiscono di questo servizio.

SEPARAZIONI FORNITE DAL SERVIZIO ATCS

Le autorizzazioni emanate dagli Enti che forniscono il Servizio di Controllo del Traffico Aereo, devono assicurare una separazione verticale o orizzontale (vedi seguito in "Servizio di Controllo d' Area") tra i seguenti voli:

- a)** tra tutti i voli negli spazi di Classe A e B;
- b)** tra tutti i voli IFR negli spazi di Classe C, D ed E;
- c)** tra tutti i voli IFR e quelli VFR negli spazi di Classe C;
- d)** tra tutti i voli IFR e quelli VFR/Speciale;
- e)** tra i voli VFR/Speciale.

METODI DI CONTROLLO

Il Servizio di Controllo del Traffico Aereo viene effettuato attraverso i seguenti metodi:

1 A VISTA

Metodo usato dalla Torre di Controllo al traffico di aeroporto sugli aeroporti controllati.

2 PROCEDURALE

Metodo usato dall' APP e dall' ACC (in assenza di radar) e consiste nella separazione degli aa/mm basata sui "riporti di posizione" effettuati dai piloti.

3 RADAR

Metodo usato dall' APP e dall' ACC provvisti di apparati radar, basato sull'osservazione della traccia dell' a/m sullo schermo radar.

RIPARTIZIONE DEL SERVIZIO ATCS TRA I SINGOLI ENTI DI CONTROLLO

	SERVIZIO	TRAFFICO	SPAZIO	OBIETTIVI
CONTROLLO DI REGIONE	SVZ ATCS	tra IFR	Aree Terminali e. Rotte ATS Inf.e Sup. Rotte ATS Inf. (porzione "D")	1 - 3
	T F C A A (O/R)	tra VFR e IFR		
CONTROLLO DI AVVICINAMENTO	SVZ ATCS	IFR e VFR/S	CTR "C" e "D"	1 - 3
	SEPARAZIONE	VFR (da IFR)	CTR "C"	
	T F C A A (O/R)	VFR (da IFR)	CTR "D"	
		VFR (da VFR)	CTR "C"	
CONTROLLO DI AEROPORTO	SVZ CONTROLLO	a tutto il TRAFFICO DI A/D	AEROPORTI CONTROLLATI	1 - 2 - 3
		NOTA 1	NOTA 2	

NOTA 1

Per "Traffico di aeroporto" si intende tutto il traffico che opera sull'area di manovra e gli aa/mm in volo che operano nelle vicinanze dell'aerodromo (vedi seguito Servizio TWR).

NOTA 2

L'aeroporto è "Controllato" ove sia stato istituito un Servizio di Controllo di Aeroporto ed operi una Torre di Controllo.

SERVIZIO INFORMAZIONI VOLO

FIS

(FLIGHT INFORMATION SERVICE)

DEFINIZIONE

Servizio istituito allo scopo di fornire consigli ed informazioni utili, per una sicura ed efficiente condotta dei voli.

APPLICAZIONE

Il Servizio Informazioni Volo deve essere fornito a tutti gli aa/mm che sono interessati e:

- 1) ai quali è fornito il Servizio ATC; oppure
- 2) ai quali è fornito il Servizio AFIS; oppure
- 3) che sono altrimenti noti agli appropriati enti ATS.

INFORMAZIONI DA FORNIRE

- A) di SIGMET ed AIRMET;
- B) attività vulcanica pre-eruttiva, eruzioni vulcaniche, nubi e cenneri vulcaniche;
- C) rilascio nell'atmosfera di materiali radioattivi o sostanze chimiche tossiche;
- D) variazioni della disponibilità di servizi di radionavigazione;
- E) cambiamenti delle condizioni di aeroporti e infrastrutture associate, incluse informazioni sullo stato delle aree di movimento, quando interessate da neve, ghiaccio o significative quantità di acqua;
- F) palloni liberi non pilotati;
- G) qualsiasi altra informazione per la sicurezza.

Inoltre,

Il FIS dovrà contenere informazioni :

- a) di condimeteo riportate o previste sugli A/D di partenza, destinazione e alternati;
- b) di rischi di collisione agli aa/mm che operano in spazi di classe C, D, E e G; e
- c) per i voli condotti sopra distese di acque (per quanto possibile) informazioni di eventuali imbarcazioni presenti nell'area, quali: nominativo, posizione, rotta vera, velocità , etc.

nonché, per i voli VFR

le **informazioni di traffico** (TFCI) disponibili e le condimeteo lungo la rotta dell' a/m, che presumibilmente potrebbero rendere impraticabili, le operazioni di volo secondo le regole VFR.

SERVIZIO DI ALLARME

ALS

(ALERTING SERVICE)

DEFINIZIONE Servizio istituito allo scopo di *notificare* ai preposti organismi, notizie circa aeromobili che necessitano di Ricerca e Soccorso ed assistere tali organismi come richiesto.

APPLICABILITA'

Il Servizio di Allarme deve essere fornito:

- a)** a tutti gli aa/mm che usufruiscono del servizio ATCS;
- b)** a tutti gli aa/mm ai quali è fornito il servizio AFIS;
- c)** a tutti gli aeromobili per i quali è stato presentato un FPL;
- d)** a qualsiasi a/m che sia o si ritenga essere soggetto ad una interferenza illecita;
- e)** ai voli VFR senza Piano di Volo, limitatamente alle parti di volo condotte in spazi di classe C e D;
- f)** per quanto possibile, ai voli VFR senza Piano di Volo che operano entro spazi di classe E e G, limitatamente ai casi per i quali si riceva, in qualunque modo, comunicazioni che l'efficienza operativa dell'a/m è menomata e che il volo necessita di ricerca e soccorso (**Nota**).

Nota - Il Servizio ALS per i voli VFR condotti senza FPL in spazi E e G, non deve essere attivato in caso di omissione di un Rapporto di Posizione preannunciato dall'a/m, né nel caso di tentativo, senza successo, da parte di un operatore ATS di stabilire contatto radio con un a/m, allo scopo di fornirgli eventuali informazioni.

I Centri Informazioni Volo (**FICs**) ed i Centri di Controllo d'Area (**ACCs**), fungono da punto centrale per la raccolta delle informazioni relative allo stato di emergenza di un a/m che opera in FIR (Flight Information Region) o nella CTA (Controlled Area) interessata, per la trasmissione di tali informazioni all'appropriato Centro di Coordinamento Soccorso (Rescue Coordination Centre - **RCC**).

Se un a/m viene a trovarsi in stato di emergenza (vedi seguito - le tre Fasi) mentre è sotto il controllo di un ente **TWR** o **APP**, oppure è in contatto con un **AFIU** (Airport Flight Information Unit) l'ente deve immediatamente informare il FIC o l'ACC competente che, a sua volta, informerà il Centro di Coordinamento Soccorso. La notifica all'ACC, al FIC e al RCC non è richiesta, se la natura dell'emergenza è tale da renderla superflua.

Qualora **l'urgenza lo richieda**, gli enti responsabili (AFIU, TWR ed APP) devono prontamente allertare le appropriate organizzazioni locali di emergenza e soccorso, che possano fornire la necessaria immediata assistenza secondo le procedure previste dal piano di emergenza locale.

FASE DI EMERGENZA

Lo stato di emergenza contempla **tre Fasi** in ordine crescente di pericolosità; esse sono:

FASE DI INCERTEZZA
(Uncertainty Phase)

FASE DI ALLARME
(Alert Phase)

FASE DI PERICOLO
(Distress Phase)

FASE DI INCERTEZZA
(INCERFA)

A Viene dichiarata quando nessuna comunicazione è stata ricevuta da parte di un aeromobile entro un periodo di **trenta minuti** dall'orario in cui si sarebbe dovuta ricevere una comunicazione, ivi inclusa la comunicazione di "*Operations Normal*", o quando sia stato effettuato, senza successo, un primo tentativo di stabilire le comunicazioni con tale aeromobile, quale dei due casi si verifichi per primo;

oppure

B un aeromobile manca di arrivare entro **trenta minuti** dall'ultimo orario stimato di arrivo (ETA) notificato agli enti ATS, o stimato da essi, quale dei due casi si verifichi per ultimo;

eccetto quando non sussista alcun dubbio sulla sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti.

NOTA

*Non viene dichiarata la fase di incertezza, qualora venga accertato lo stato di **Radio Avaria** dell'A/M. L'avaria dovrà essere segnalata dal pilota a mezzo del Transponder inserendo il Codice **7600**.*

**FASE DI ALLARME
(ALERFA)**

- A** Viene dichiarata quando, al termine della fase di Incertezza, sono falliti ulteriori tentativi per stabilire il contatto con l'a/m e sono risultate vane le indagini per ottenere notizie da altre fonti;
oppure
un aeromobile manca di collegarsi con l'ente ATS aeroportuale dopo essergli stato trasferito,
- B** oppure, interrompe il contatto radio dopo un'iniziale comunicazione, oppure è stato autorizzato all'atterraggio e interrompe le comunicazioni e, in tutti i casi, non atterra entro 5' minuti dall'orario stimato di atterraggio;
oppure
- C** sono state ricevute informazioni dalle quali risulta che l'efficienza dell'a/m è stata menomata, ma non al punto da ritenere probabile un atterraggio forzato; eccetto quando non sussistano dubbi circa la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti;
oppure
- D** quando un a/m è o si ritiene che sia soggetto ad un atto illegale a bordo.

* * * * *

**FASE DI PERICOLO
(DETRESFA)**

- A** Viene dichiarata quando a seguito della fase di allarme, ulteriori tentativi infruttuosi di stabilire le comunicazioni con l'aeromobile e indagini a più largo raggio, anch'esse infruttuose, indicano la probabilità che l'aeromobile sia in pericolo;
oppure
- B** si ritiene che il combustibile a bordo sia esaurito o insufficiente per consentire all'aeromobile di raggiungere la salvezza;
oppure
- C** si ricevono informazioni indicanti che l'efficienza operativa dell'aeromobile è compromessa al punto da far ritenere probabile un atterraggio forzato;
oppure
- D** si ricevono informazioni o c'è la ragionevole certezza che l'aeromobile stia per effettuare, o abbia effettuato, un atterraggio forzato, eccetto quando vi sia la ragionevole certezza che l'aeromobile ed i suoi occupanti non sono minacciati da grave ed imminente pericolo e non richiedono immediata assistenza.

DISPOSIZIONI PER AA/MM IN EMERGENZA

Un aeromobile in stato di emergenza, noto o presunto, compreso il caso di interferenza illecita (es: dirottatore a bordo) deve avere massima considerazione, assistenza e **precedenza** sugli altri aeromobili in funzione delle circostanze.

Se si è a conoscenza o si sospetta che un aeromobile sia soggetto ad interferenza illecita, gli enti ATS devono prontamente soddisfare le richieste dell'aeromobile.

Gli enti ATS continueranno a trasmettere le informazioni pertinenti per la sicura condotta del volo e dovranno essere intraprese le azioni necessarie per agevolare la condotta dell'a/m in ogni fase del volo, in particolare per l'atterraggio in sicurezza dell'aeromobile.

Se si è a conoscenza o si sospetta che un aeromobile sia soggetto ad interferenza illecita, gli enti ATS devono informare immediatamente l'appropriata autorità, secondo le procedure locali in vigore, e scambiare le necessarie informazioni con l'operatore o il suo rappresentante designato.

DISPOSIZIONI PER "STRAYED AIRCRAFT"

E' considerato "strayed aircraft", un a/m che ha deviato significativamente dalla sua rotta prevista o che riporta di non avere consapevolezza della propria posizione.

Gli enti ATS (radar/no radar) che vengono a conoscenza di un

a/m "strayed", devono immediatamente intraprendere tutte le azioni necessarie per assistere l'aeromobile.

A tale scopo, gli enti ATS devono:

1) Se la posizione dell'aeromobile non è nota,

- a) tentare di stabilire, se già non sussiste, la comunicazione bilaterale con l'aeromobile;
- b) impiegare tutti i mezzi disponibili per determinarne la posizione;
- c) informare gli altri enti ATS nella cui area di responsabilità, l'a/m può aver deviato dalla rotta o essersi smarrito, o potrebbe deviare o smarrirsi;
- d) informare l'appropriato ente militare secondo le procedure locali in vigore, fornendo i pertinenti dati del piano di volo e gli altri dati riguardanti l'a/m "strayed";
- e) richiedere agli enti ATS informati ed agli altri aa/mm in volo, ogni collaborazione per stabilire il contatto con l'a/m e per determinarne la posizione

2) Quando è stata stabilita la posizione dell'aeromobile,

l'ente ATS deve:

- a) comunicare all'aeromobile la posizione e le azioni correttive da intraprendere;
- b) se necessario, fornire agli altri enti ATS interessati ed agli appropriati enti militari le opportune informazioni riguardanti l'a/m "strayed", informandoli di qualsiasi suggerimento fornito all'a/m.

SERVIZIO DI ALLARME - DISPOSIZIONI NAZIONALI

(AIP Italia)

Il Servizio di Allarme viene fornito:

- a) a tutti gli aa/mm che usufruiscono del Servizio di Controllo del Traffico Aereo (ATCS);
- b) a tutti gli aa/mm ai quali è fornito il Servizio Informazioni Volo aeroportuale (AFIU);
- c) a tutti gli altri aa/mm per i quali è stato presentato un Piano di Volo (FIS);
- d) a qualsiasi a/m che sia o si ritenga soggetto ad interferenza illecita;
- e) ai voli VFR senza Piano di Volo, limitatamente alle porzioni di volo condotte in spazi "C" e "D" (*Nota*);
- f) per quanto possibile, ai voli VFR senza Piano di Volo condotti in spazi "E" e "G" **limitatamente** ai casi per i quali si riceva, in qualunque modo, una comunicazione che l'efficienza operativa dell'a/m è menomata e che il volo necessita di Ricerca e/o Soccorso (*Nota*).

NOTA -

Vedi i casi di esonero dalla presentazione del Piano di Volo in Sez. 6 - Piano di Volo.

Nei predetti spazi "E" e "G", il Servizio di allarme **non sarà attivato**, nel caso di omissione di un Riporto di Posizione preannun-

ciato dal pilota, né quando un operatore ATS abbia tentato, senza successo, di stabilire un contatto radio con un a/m allo scopo di fornirgli eventuali informazioni (rife Fase di Incertezza del Servizio ALS).

RICERCA E SOCCORSO

ORGANIZZAZIONE DEL SAR IN ITALIA

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'Autorità nazionale responsabile per la ricerca ed il soccorso in mare.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera - è l'organismo preposto all'attività di Ricerca e Soccorso in mare, finalizzata alla salvaguardia della vita umana.

Le aree di competenza delle Capitanerie di Porto sono indicate in **FIG.1**.

L'Aeronautica Militare Italiana dispone di una propria organizzazione di Soccorso Aereo, dedicata all'assolvimento dei compiti di Ricerca e Soccorso di aeromobili militari. Con la stessa organizzazione, l'AMI fornisce il proprio contributo in caso di sinistro aeronautico civile, unitamente alle altre Amministrazioni dello Stato che possono utilmente intervenire.

Il Centro di Coordinamento SAR (*Rescue Coordination Centre-RCC*) dell'Aeronautica Militare, è la Direzione Operazioni Aeree Correnti, con sede in *Poggio Renatico* (vedi seguito **FIG. 2**).

L'RCC di Poggio Renatico è in diretto contatto con gli RCCs degli altri paesi del mediterraneo, quali: Marsiglia; Baleari; Madrid; Malta; Atene; Lione; Zagabria e Lubiana, nonché Berna.

Il servizio SAR può disporre all'occorrenza della collaborazione delle Forze Armate, di Polizia e delle Associazioni che svolgono attività di soccorso.



Gli aeromobili SAR dislocati nell'ambito del mediterraneo utilizzano per il collegamento radio con *unità navali*: in HF (freq. 2182Khz; 3023Khz, 5680Khz, 8364Khz); in VHF/FM (freq. 156.800Khz).

Con *unità aeree*: in HF, le stesse di cui sopra; in VHF (freq.121.5Mhz; 123.1Mhz; 155.975 Mhz); in UHF (freq.243.0 Mhz; 282.8Mhz).

Gli aa/mm dell'Aeronautica militare destinati alle operazioni di Ricerca e Soccorso sono del tipo: HEL AB 212 - HEL HH3F e LRG BR1150. Gli aeroporti nazionali presso i quali sono dislocate le unità di soccorso, sono indicati in **FIG.2**.

L'attivazione degli aa/mm per la Ricerca e Soccorso, è coordinata dall'RCC di Poggio Renatico.

Resta ferma l'attivazione delle organizzazioni di soccorso locali, qualora l'urgenza lo richieda e le circostanze indichino che tale iniziativa risulti più appropriata. In quest'ultimo caso, lo stato di emergenza va comunque notificato ai competenti FICs/ACCs, a mezzo dei previsti messaggi (INCERFA-ALERFA-DETRESFA).

Le procedure che verranno eseguite dalle unità decollate in missione di soccorso, sono quelle indicate dall'ICAO nell'Annesso 12. Gli aeromobili SAR italiani impiegati in operazioni di soccorso, adottano nelle comunicazioni T/B/T nominativi composti dalla parola "RESCUE ", seguita da un gruppo di tre lettere: la prima "I" per Italia; la seconda "L" (assegnato all'RCC di Poggio Renatico); la terza "A" (o B o C) secondo l'ordine di partenza dell'aeromobile SAR nella giornata.

Es: *Rescue I-LA; Rescue I-LB; Rescue I-LC; etc.*



ENT I

DEI SERVIZI DEL TRAFFICO AEREO

ACC

AREA CONTROL CENTRE. Ente preposto al servizio di controllo dei voli controllati operanti all' interno della Regione di Controllo (CTA).

APP

APPROACH CONTROL. Ente preposto al servizio di controllo dei voli controllati in arrivo e/o in partenza da uno o più aeroporti ubicati in CTRs.

TWR

AERODROME CONTROL TOWER. Ente preposto al servizio di Controllo del Traffico di Aeroporto.

FIC

FLIGHT INFORMATION CENTRE. Ente preposto al servizio Informazioni Volo ed Allarme ai voli non controllati operanti nella FIR/UIR.

AFIU

AERODROME FLIGHT INFORMATION UNIT. Ente preposto al servizio Informazioni Volo ed Allarme al Traffico di Aeroporto.

SPAZIO

- UIR "C"
(Rotte ATS Sup.)
- TMA
- Rotte ATS Inf.

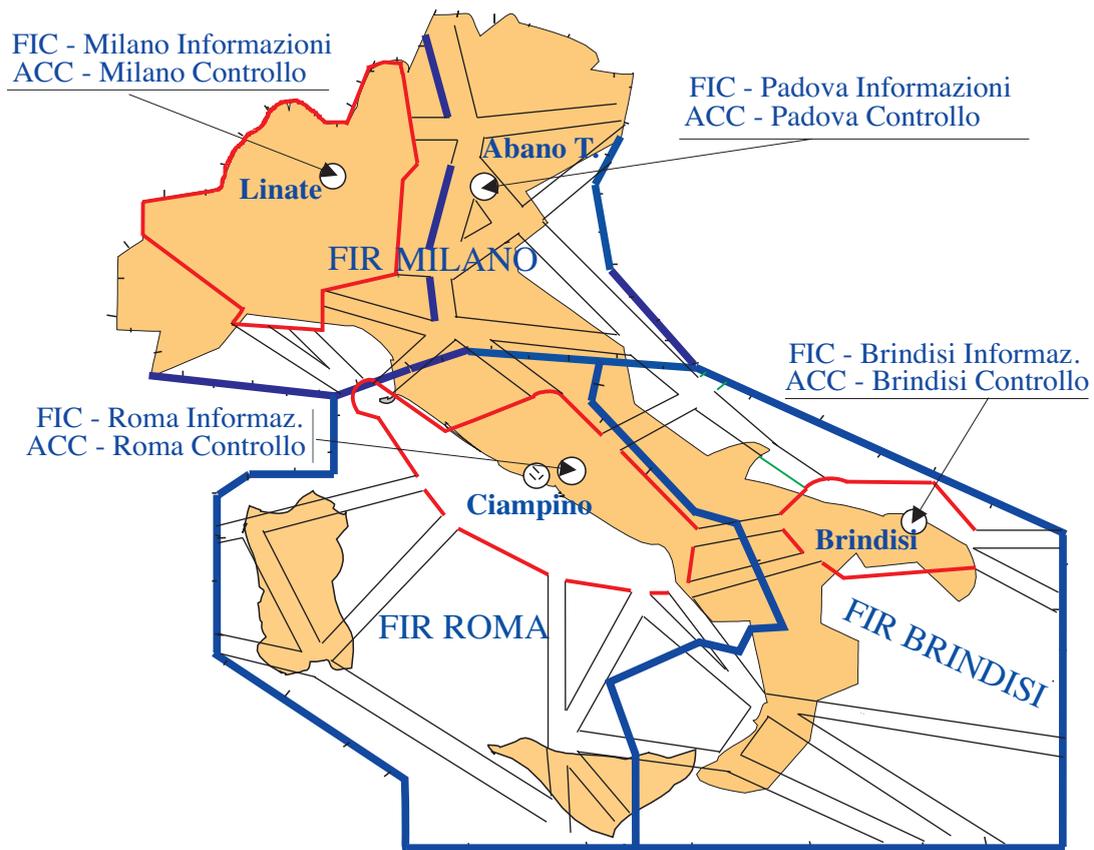
"C"
CTR
"D"

"C"
ATZ "D"
ATZ a Regol. Spec.
"G"

- FIR "G"
- UIR "G"

ATZ "G"

UBICAZIONE DEGLI ENTI FICs ed ACCs



SPAZI - ENTI E SERVIZI ATS

SCHEMA RIEPILOGATIVO

ENTE	SPAZIO	SERVIZIO
ACC	Negli Spazi TMA e UIR "C" fornisce..... ATCS tra voli IFR.	
	Nelle Rotte ATS inf. (porzione CLASSE "D") " ATCS tra IFR (e TFCI di voli VFR) - TFCAA ai VFR da IFR.	
	Nelle Rotte ATS inf. (porzione CLASSE "E") " ATCS tra IFR.	
APP	Nei CTRs CLASSE "C" fornisce..... ATCS tra voli IFR - ATCS tra VFR/S e tra questi ed IFR Separazione ai VFR da IFR - TFCI/TFCAA tra VFR.	
	Nei CTRs CLASSE "D" ATCS tra voli IFR(TFCI di VFR) - ATCS tra VFR/S e tra questi ed IFR-TFCAA ai VFR dai soli voli IFR - TFCI ai VFR di voli VFR ed IFR.	
TWR	Nelle ATZs CLASSE "C" e "D" fornisce ATCS al traffico di aeroporto TFCI e TFCAA all' altro traffico (come possibile).	
	Nelle ATZs (Reg.Speciale) CLASSE "G" " ATCS al traffico di aeroporto - TFCI all' altro traffico.	
FIC	Nelle FIRsCLASSE "G"..... fornisce..... FIS ai voli IFR e VFR.	
	Nelle UIRs CLASSE "G"..... " FIS ai voli IFR.	
	Nelle Rotte ATS Inf.CLASSE "E" " FIS ai voli VFR.	
AFIU	Nelle ATZs..... CLASSE "G" fornisce AFIS al traffico di aeroporto.	