

## ENR 1.9 SERVIZIO ATFCM AIR TRAFFIC FLOW AND CAPACITY MANAGEMENT SERVICE

### DOC 4444-ATM/Doc 7030-EUR

#### 1 SERVIZIO ATFCM

##### 1.1 Generalità

- 1) Lo scopo dell'ATFCM è la gestione dei flussi del traffico aereo al fine di ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del traffico aereo.  
Le misure dell'ATFCM devono:
  - a) impedire un'eccessiva domanda del traffico aereo rispetto alla capacità di controllo del traffico aereo dichiarato, dei settori e degli aeroporti;
  - b) utilizzare la capacità della rete di gestione del traffico aereo europeo al fine di ottimizzare l'efficienza e minimizzare gli effetti negativi sugli operatori;
  - c) utilizzare tutte le risorse disponibili attraverso l'applicazione di misure volte all'aumento della capacità, da parte delle unità ATS.
- 2) Al fine di decongestionare le zone o gli aeroporti, dove si è verificato uno squilibrio tra la domanda e la capacità dichiarata, le unità ATFCM applicheranno tutte le STAM (Short Term ATFCM Measures) disponibili prima di utilizzare le comuni misure ATFCM.
- 3) Il servizio ATFCM si applica alle seguenti parti in conformità al regolamento della Commissione europea (EC) n.255 del 25 marzo 2010:
  - a) gli utenti dello spazio aereo contribuiscono all'ATFCM attraverso l'accuratezza delle informazioni del piano di volo, e si attengono alle misure ATFCM come previsto dall'articolo 7;
  - b) la gestione della rete nazionale e le loro FMP contribuiscono all'ATFCM attraverso l'effettiva attuazione delle misure delle STAM, le comuni misure ATFCM in coordinamento con il NMOC (Network Manager Operations Center, competente per il rilascio e la distribuzione delle informazioni), la corretta applicazione dei provvedimenti emanati, la tempestiva fornitura delle informazioni sulle STAM alle parti descritte al punto a), c), d), e), come previsto dall'articolo 5;
  - c) le unità ATS contribuiscono all'ATFCM attraverso la corretta applicazione delle operazioni ATM attenendosi alle misure ATFCM, come previsto dall'articolo 6;
  - d) le unità ATS, in coordinamento con l'AMI, forniscono allo NMOC le informazioni aggiornate sulla disponibilità di rotte ATS (CDR) attraverso l'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo;
  - e) gli operatori aeroportuali contribuiscono all'ATFCM come previsto dall'articolo 8, relativamente alla accuratezza nella trasmissione dei dati che interessano l'ATFCM;
  - f) i servizi di slot di partenza d'aeroporto, in un aeroporto coordinato, contribuiscono all'ATFCM attraverso l'accuratezza delle informazioni relative al piano di volo dell'aeromobile in partenza.
- 4) Il servizio ATFCM non si applica ai voli militari e di addestramento che operano come OAT (Operative Air Traffic). Tuttavia gli aeromobili militari che operano come GAT (General Air Traffic) sono soggetti alle misure ATFCM quando operano o intendono operare all'interno di spazi aerei o aeroporti per i quali si applicano misure ATFCM. Voli che trasportano capi di Stato o di status equivalente, che conducono operazioni di ricerca e soccorso, di antincendio o coinvolti in operazioni di evacuazione per la salvaguardia di vite umane, sono esenti da misure ATFCM.

### DOC 4444-ATM/Doc 7030-EUR

#### 1 ATFCM SERVICE

##### 1.1 General

- 1) The purpose of ATFCM is the management of air traffic flows in order to optimize the available capacity of the European air traffic management network.  
ATFCM measures shall:
  - a) prevent excessive air traffic demand compared with declared air traffic control capacity of sectors and airports;
  - b) utilize the European air traffic management network capacity in order to optimize efficiency and minimize adverse effects on operators;
  - c) utilize all available resources through the application of capacity enhancing measures by ATS units.
- 2) In order to decongest areas or airports where an imbalance between demand and declared capacity occurred, ATFCM units will apply all available STAM (Short Term ATFCM Measures) before using common ATFCM measures.
- 3) ATFCM service applies to the following parties in accordance with the European Commission regulation (EC) n.255 of 25 March 2010:
  - a) airspace users contribute to ATFCM across the accuracy of the information of the flight plan and complies with ATFCM measures as required by article 7;
  - b) the national network management and their FMPs contribute to ATFCM through the effective implementation of STAM, of common ATFCM measures in coordination with the NMOC (Network Manager Operations Center, responsible for the issue and distribution of information), the proper application of issued measures, the timely provision of information on STAM to the parties described at point a), c), d), e), as required by article 5;
  - c) ATS units contribute to ATFCM through the proper application of ATM operations with respect to ATFCM measures, as required by article 6;
  - d) ATS units, in coordination with Italian Air Force, provide to the NMOC updated information on the availability of ATS routes (CDR) through the application of the flexible use of airspace;
  - e) airport operators contribute to ATFCM as prescribed by article 8, in regard of accuracy of data transmission affecting ATFCM;
  - f) airport departure slots services, in a coordinated airport, contribute to ATFCM through the accuracy of the information related to the flight plan of departing aircraft.
- 4) ATFCM service shall not apply to military and training flight operating as OAT (Operative Air Traffic). However military aircraft operating as GAT (General Air Traffic) shall be subject to ATFCM measures when operating or intending to operate within airspaces or airports to which ATFCM measures apply. Flights carrying Head of State or equivalent status, conducting search and rescue operations, engaged in fire-fighting or carrying a life-critical evacuation are exempted from ATFCM measures.

**1.2 Obiettivi del Servizio ATFCM**

Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) è un servizio ATM istituito con l'obiettivo di contribuire ad un sicuro, ordinato e spedito flusso del traffico aereo assicurando che la capacità ATC sia utilizzata al massimo e che il volume di traffico sia compatibile con la capacità dichiarata dall'appropriata autorità ATS.

La priorità dell'ATFCM è quella di bilanciare la gestione della capacità e della domanda, pianificata strategicamente ed applicata tatticamente come risultato di limitazioni fisiche di aeroporto o spazio aereo. L'ATFCM sarà il mezzo primario nell'assicurare la puntualità e l'efficienza del volo, mantenendo o migliorando allo stesso tempo la sicurezza.

**1.3 Scopi del Network Manager Operations Center (NMOC)**

Il servizio ATFCM viene fornito per conto dei Servizi del Traffico Aereo e degli Utenti allo scopo di sviluppare e mantenere il livello più alto di qualità del servizio, in particolare:

**1) Per l'ATS:**

la fornitura dei dati relativi ai piani di volo; il migliore uso della capacità disponibile, mitigazione dei flussi di traffico e la garanzia della protezione dagli overloads.

**2) Per gli Utenti:**

la fornitura di informazioni sulla pianificazione del volo e la riduzione al minimo dei ritardi dovuti a congestione dello spazio aereo.

**1.4 Network Manager Operations Center (NMOC)**

L'NMOC è responsabile della pianificazione, il coordinamento e l'attuazione di tutte le misure strategiche, pre-tattiche e tattiche all'interno dell'area di responsabilità del Network Manager.

**1) Il CTOT**

- Il CTOT è parte integrante di una autorizzazione ATC;
- è un orario definito al minuto;
- la finestra temporale (CTOT - 5' + 10') è di esclusivo uso dell'ATC al fine di ottimizzare il flusso di partenze/arrivi.

Tale finestra temporale è identificata come "slot di partenza".

**1.5 Responsabilità e compiti dei Servizi del Traffico Aereo**

- L'ENAV S.p.A. e l'AMI assicurano che tutti i messaggi operativi ATFCM, ricevuti dagli ARO degli aeroporti di partenza siano messi a disposizione degli Utenti.
- L'ATC è responsabile del monitoraggio del CTOT in partenza.
- Alla richiesta della messa in moto di un volo, soggetto a misure ATFCM, la TWR/APP comunicherà il CTOT all'ACC di competenza.
- L'ATC farà il possibile per agevolare gli aeromobili con un CTOT assegnato emettendo appropriate autorizzazioni e/o istruzioni nelle manovre a terra.
- L'ATC può ottimizzare la sequenza del traffico in partenza al fine di permettere ad un volo di decollare rispettando il CTOT.
- L'ATC non emetterà l'autorizzazione al decollo prima del CTOT-5'.

**NOTA**

**L'ATC potrà autorizzare, dopo aver coordinato con l'FMP/NMOC, la messa in moto (punto 5)) e il decollo (punto 8)) quando i limiti temporali sopra riportati, non possono essere rispettati per cause indipendenti dalla volontà delle parti (es.: particolari condizioni meteo, situazioni tecniche ed operative, ecc.)**

**1.6 Responsabilità degli Utenti**

- Al fine di rispettare un CTOT, gli Utenti dovranno pianificare la partenza in modo tale che l'aeromobile sia pronto per la messa in moto in tempo per rispettare il CTOT tenendo conto del Taxi Time riportato nel messaggio SAM.

**1.2 ATFCM service objectives**

Air Traffic Flow Management and Capacity (ATFCM) is an ATM service established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring that ATC capacity is utilised to the maximum extent possible, and the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate ATS authority.

The emphasis of ATFCM is on balancing the management of capacity and demand, planned strategically and applied tactically as a result of physical airport or airspace limitations. ATFCM will be the primary means of ensuring flight punctuality and efficiency whilst maintaining or improving safety.

**1.3 Network Manager Operations Center (NMOC) mission**

ATFCM is a service provided on behalf of Air Traffic Services (ATS) and Aircraft Operators (AOs) to develop and maintain the highest level of quality of ATFM services:

**1) For ATS:**

the provision of flight plan data, the best utilisation of available capacity, the smoothing of traffic flows and the assurance of protection against overloads.

**2) For AOs**

the provision of advice on flight planning and the minimisation of penalties due to congestion.

**1.4 Network Manager Operations Center (NMOC)**

The NMOC organisation is responsible for planning, coordination and execution of the strategic, pre-tactical and tactical measures within the area of responsibility of the Network Manager.

**1) The CTOT**

- The CTOT is integral part of an ATC clearance;
- it is a time span defined with an accuracy of one minute;
- CTOT - 5' + 10' is assigned for the ATC only, in order to optimise the departure/arrival flow.

Such time span is called "departure slot".

**1.5 Responsibilities of the Air Traffic Services**

- ENAV S.p.A. and the Italian Air Force ensure that all the ATFCM operational messages received at the AROs at the departure aerodromes, are kept available for AOs.
- ATC is responsible for departure CTOT monitoring at departure aerodromes.
- When start-up is requested, for a flight subject to ATFCM regulations, TWR/APP will communicate the CTOT to the pertinent ACC
- ATC will exercise due care to facilitate flights with an assigned CTOT issuing an appropriate taxi/take-off clearance/instruction.
- ATC might optimise taxi/take off sequence in order to allow flights to depart at the assigned CTOT.
- ATC shall not issue take-off clearance before CTOT-5'.

**REMARK**

**ATC may issue, after coordination with the FMP/NMOC, the start-up clearance (item 5)) and take-off clearance (item 8)) whenever the above mentioned time limits cannot be respected, for reasons not depending on the will of the parties (e.g.: particular meteo conditions, technical and operational situations, etc.)**

**1.6 Responsibilities of Aircraft Operators**

- In order to comply with a CTOT, Aircraft Operators need to plan the departure so that the aircraft will be ready for start-up in time to comply with a CTOT taking into account the taxi time shown in the SAM message.

- 2) Gli Utenti dovranno assumere tutte le informazioni e garantire l'applicazione di:
  - a) le procedure generali ATFCM (compilazione dei piani di volo, scambio dei messaggi, ecc.);
  - b) misure strategiche ATFCM (es. RAD - Route Availability Document);
  - c) le misure ATFCM del giorno (invio di CTOT, sospensione di voli, reistradamenti, ecc.);
  - d) la corretta raccolta dei messaggi operativi ATFCM emessi dal NMOC.
- 3) Gli utenti che avendo già ricevuto un CTOT non sono in grado di rispettarlo, dovranno applicare le procedure previste per ottenere un CTOT aggiornato.
- 4) Revisioni dei CTOT saranno coordinate tra gli Utenti ed il NMOC utilizzando le previste procedure di scambio messaggi ATFCM.
- 5) Nel caso in cui il pilota sia già in comunicazione con l'ATC, potrà richiedere estensione del CTOT dell'ultimo minuto, che saranno comunque coordinate dall'ATC con l'FMP/NMOC.

### 1.7 Requisiti sull'EOBT

L'accuratezza dell'EOBT è un requisito, sia per l'ATC che per l'ATFCM. Ciò vale per **tutti** i voli, soggetti o meno a misure ATFCM. Ogni variazione all'EOBT superiore ai 15 minuti relativa ad un volo IFR/misto, all'interno dell'area IFPZ, dovrà essere comunicata all'IFPS.

L'Utente:

- a) non comunicherà all'IFPS il nuovo EOBT se questo è una conseguenza di un ritardo ATFCM;
- b) nell'inolttrare un messaggio di cambiamento (DLA o CHG) all'IFPS deve sempre indicare il primo EOBT in grado di rispettare.

Tale orario non è direttamente correlato al (nuovo) CTOT derivante dal messaggio SAM/SRM. L'EOBT comunicato all'IFPS sarà sempre coerente con l'orario al quale l'Utente vuole effettivamente sbloccare le ruote. L'EOBT deve sempre essere modificato se quello originale, comunicato dall'Utente, non può essere rispettato per ragioni diverse da ritardo ATFCM.

#### 1) *Modifica dell'EOBT di un volo non soggetto a restrizioni*

L'Utente per aggiornare l'EOBT deve:

- a) in caso di ritardo, specificare il nuovo EOBT, inviando un messaggio di DLA o CHG all'IFPS;
- b) in caso di anticipo, inviare all'IFPS la cancellazione del piano di volo (CNL) seguita, dopo cinque minuti, da un nuovo piano di volo con l'indicazione del nuovo EOBT.

#### NOTA

**Non dovrà essere applicata la procedura "Piani di Volo Sostituivi".**

#### 2) *Modifica dell'EOBT di un volo soggetto a restrizioni (CTOT ricevuto).*

- a) Se un volo ha ricevuto un CTOT che genera ritardo, e l'Utente è consapevole che l'EOBT originale non potrà essere rispettato, ma il CTOT è accettabile, deve inviare un messaggio DLA con il nuovo EOBT del volo.
  - Per non dare luogo ad un ulteriore CTOT con maggiore ritardo, dovrà:
    - I sottrarre al CTOT il tempo di rullaggio,
    - II sottrarre ulteriori 10 minuti,
    - III inviare il nuovo EOBT
  - Es.: EOBT 10.00, CTOT 11.00: il volo non è in grado di rullare prima delle 10.25. Il tempo di rullaggio è di 15 minuti avremo 11.00-15'-10"=10.35. Il nuovo EOBT deve essere prima delle 10.35. Tale procedura non comporterà un CTOT revisionato.

- 2) Aircraft Operators shall keep informed of and adhere to:
  - a) general ATFCM procedures (requirements for flight plan filing, relevant messages exchange requirements, etc.);
  - b) strategic ATFCM measures (e.g. RAD - Route Availability Document);
  - c) current ATFCM measures (e.g. specific measures applicable on the day in question such as CTOT or flight suspension);
  - d) correct collection of the ATFCM operational messages issued by NMOC.
- 3) Aircraft Operators unable to comply with the assigned CTOT, shall apply relevant current procedures to obtain a new CTOT.
- 4) Revision to CTOTs will be coordinated between the AO and the NMOC using the ATFCM message exchange procedures.
- 5) However, it may be the case that last minute revision to CTOTs when the pilot is in direct communication with ATC, will be coordinated with FMP/NMOC by the ATC.

### 1.7 EOBT Requirements

An accurate EOBT is a requirement for both ATC and ATFCM. This applies to **all** flights, whether subject to ATFCM or not. Any change to the EOBT of more than 15 minutes for any IFR/mixed flight, within the IFPZ zone, shall be communicated to the IFPS.

An AO:

- a) should not modify the EOBT to a later time simply as a result of an ATFCM delay;
- b) submitting an amendment message (e.g. DLA or CHG) to IFPS, must always give as EOBT the earliest EOBT they may comply with.

This time is not directly related to the (new) CTOT provided with the SAM/SRM. The EOBT to the IFPS should always reflect the time at which the AO actually wants to be off-blocks. The EOBT should always be changed if the original EOBT established by the AO cannot be met by the AO for reasons other than ATFCM delay.

#### 1) *Procedure for modifying the EOBT of a not regulated flight*

An AO, in order to modify the EOBT, shall:

- a) to amend the EOBT to a later time, a DLA or CHG message shall be sent to IFPS
- b) to amend the EOBT to an earlier time, a CNL message shall be sent to IFPS followed five minutes later, by a new flight plan indicating the new EOBT.

#### REMARK

**The "Replacement Flight Plan" procedure shall not be used.**

#### 2) *Procedures for modifying the EOBT of a regulated flight (CTOT received).*

- a) If a flight has a CTOT with some delay and the AO is aware that the original EOBT cannot be met but the existing CTOT is acceptable then a DLA message shall be sent to IFPS with the new EOBT of the flight.
  - However, in order not to trigger a new CTOT with a greater delay, the following formula will be used:
    - I take the current CTOT, minus the taxi time,
    - II minus 10 minutes more,
    - III send the new EOBT
  - E.g.: EOBT 1000, CTOT 1100: the flight cannot go off blocks until 1025. The taxi time is said 15 minutes: 1100-15'-10" = 1035. The new EOBT must be earlier than 1035. This procedure will not trigger a revised CTOT.

- Se un volo con CTOT riceve un **SLC (Slot Cancellation Message)**, e non è in grado di rispettare l'EOBT originale, l'Utente dovrà comunicare il nuovo EOBT mediante messaggio DLA.

Non è possibile anticipare l'EOBT pianificato utilizzando un DLA o CHG.

- b) Se il volo è pronto alla partenza prima del CTOT, il Pilota potrà richiedere all'ATC (TWR/APP) di inviare un messaggio REA. Il volo sarà considerato "pronto a partire" all'orario riportato su questo messaggio.

## 1.8 Procedura FAM (Flight Activation Monitoring)

### 1) Descrizione

Per migliorare ed ottimizzare le previsioni dell'andamento del traffico nel sistema ETFMS, il NM ha sviluppato ed elaborato la procedura FAM, uno strumento che:

- a) monitorizza il volo, sia esso regolato o non, che dovrebbe essere decollato ma che non ha ancora riportato l'orario di decollo;
- b) intraprende un'azione su quei voli attraverso un aggiornamento interno al NM relativo agli effettivi orari di decollo (spostamento interno ogni 5 min, scaduti 17 min dopo l'ultimo ETOT/CTOT conosciuto, un volo sarà sospeso con un messaggio FLS), così da migliorare la previsione di traffico;
- c) li sospende, dopo un determinato parametro temporale, a meno che nel frattempo non sia stato ricevuto un messaggio che conferma l'avvenuto decollo;
- d) informa gli Utenti e l'ATC circa la sospensione di un determinato volo inviando loro un messaggio FLS, consentendogli così di poter reagire allo stesso.

I risultati attesi devono fornire una migliore previsione della situazione di traffico, per liberare gli slot indebitamente occupati e rendere possibile un uso più efficiente della capacità disponibile.

### 2) Dettagli

La procedura FAM è applicabile a quei voli che decollano e/o atterrano da aree dove per il NM sia possibile ricevere i CPR (Correlated Position Reports, dati derivanti dai sistemi di sorveglianza ATC). L'area CPR (Stati che forniscono i dati CPR) è disponibile sul sito del Network Manager ([www.eurocontrol.int/network-manager](http://www.eurocontrol.int/network-manager)).

### 3) Procedure

Quando l'Utente e la TWR di partenza ricevono un messaggio FLS dovuto alla procedura FAM, possono verificarsi i seguenti casi:

- a) Il volo è ancora a terra, o al parcheggio o già in fase di rullaggio:
  - l'Utente dovrebbe assicurarsi che il piano di volo sia riattivato all'interno del sistema ETFMS attraverso l'invio di un messaggio di DLA o CHG con EOBT aggiornato. Il sistema ETFMS risponderà con un messaggio di DES o SAM (SRM) a seconda se si tratti di un volo regolato o non;
  - la TWR di partenza non dovrebbe permettere la messa in moto/partenza dell'aeromobile prima che tale messaggio (DES o SAM/SRM) sia ricevuto.

#### NOTA

**La TWR dovrà compiere ogni sforzo per assicurarsi che tutti i voli, regolati o non, aderiscano ai propri ETOT/CTOT, tenendo in considerazione le rispettive necessità di rullaggio/attesa/sequenza.**

- b) Se il volo è già decollato, il primo messaggio ATC (DEP/FSA) o il primo CPR ricevuto, attiverà automaticamente il volo. Mentre tale volo sarà "forzato" in tutte le regolazioni di cui era affetto il suo profilo, altri voli potrebbero essere penalizzati per accomodarli.

- If a flight has had a CTOT but no longer receives a **SLC (Slot Cancellation Message)** but the original EOBT can no longer be met, then the AO shall communicate the new EOBT by using a DLA message.

It is not possible to amend via DLA or CHG the planned EOBT to an earlier time.

- b) If a flight is ready for departure earlier than the current CTOT, the Pilot may ask the local ATC Unit (TWR/APP) to send a Ready (REA) message. In this case, the flight is considered as "ready to depart" from the filing time of the REA message.

## 1.8 Flight Activation Monitoring Procedure

### 1) Description

To get best and to improve the prognosis of the traffic pattern in the ETFMS system, the NM has developed and evaluated the Flight Activation Monitoring (FAM), a tool which:

- a) monitors flight, either regulated or not regulated, which should have departed but have not been reported as such at their expected time;
- b) takes action on those flights through an update, internal to NM, of the actual take-off time (internal "shift" every 5 minutes, elapsed 17 min after the last known ETOT/CTOT, a flight will be suspended with FLS message), so as to improve the traffic forecast;
- c) suspends them, after a time parameter unless a message, which confirms that the flight is airborne, has been received in the meantime;
- d) informs the AOs and local ATC of the suspension by sending an FLS message enabling them to react.

The expected results are to provide a better forecast of the traffic situation to release the slots unduly occupied and enable a more efficient use of the available capacity.

### 2) Details

FAM procedure is applicable to flights, departing and/or landing from areas where CPRs (Correlated Position Reports, i.e. ATC surveillance derived data) are received by the NM. The CPR area (i.e. States providing CPRs) is available on the Network Manager web site ([www.eurocontrol.int/network-manager](http://www.eurocontrol.int/network-manager)).

### 3) Procedures

When the AO and the TWR of departure receive an FLS due to FAM procedure, the following cases may occur:

- a) The flight is still effectively on the ground either at the stand or already taxiing:
  - the aircraft operator should then ensure that the flight plan is re-initiated in ETFMS by sending a DLA or CHG message with an update EOBT. ETFMS will then respond with a DES or SAM (SRM) message depending on whether the flight is non-regulated respectively;
  - the TWR of departure should not let the aircraft start-up/depart before such a message (DES or SAM/SRM) is received.

#### REMARK

**All effort shall be made by the TWR to ensure that all flights, either regulated or not, comply with their ETOTs/CTOTs, taking into account the respective taxiing/holding/sequencing requirements.**

- b) If the flight has already departed, the first received ATC message (DEP/FSA) or the first received CPR will automatically de-suspend the flight. As such a flight will be "forced" in all regulations affecting its profile, other flight may be moved aside to accommodate them.

**NOTA**

La diretta conseguenza di questo è che negli aeroporti dove non si rispettano i CTOT, si creerà un serio disturbo agli slot attribuiti ad altri aeromobili.

**4) Area di applicabilità**

La FAM si applica a tutti gli aeromobili che decollano e/o atterrano da quelle aree dove la procedura è attiva che sono disponibili sul sito web del NM ([www.eurocontrol.int/network-manager](http://www.eurocontrol.int/network-manager)).

**1.9 Esenzioni ATFCM****1) Definizione di Meccanismi Nazionali per l'elaborazione di Richieste di esenzione da misure ATFCM**

Gli stati che partecipano e cooperano con il NM devono assicurare che le rispettive procedure nazionali per l'elaborazione dei voli esentati siano armonizzate.

Il NM garantirà l'esenzione sulla base delle richieste fatte dagli Stati e della parola chiave nel campo 18 del piano di volo.

**2) Indicatori STS che garantiscono esenzione da misure ATFCM**

Un volo che usi STS/ATFMX, STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC, STS/SAR sarà automaticamente esentato da restrizioni ATFCM.

I voli esentati da misure ATFCM non riceveranno slot ATFCM in partenza. Altri voli saranno penalizzati in loro luogo. E' quindi opportuno che l'uso di esenzioni sia controllato e regolarizzato, così che i voli con reale priorità possano continuare ad operare senza essere assoggettati a ritardi ATFCM. A questo scopo, regole di applicazione sono state implementate ed applicate a tutti i voli operanti all'interno dell'area di responsabilità del NM.

**NOTA**

Un volo designato STS/HUM, STS/HOSP, STS/STATE non è automaticamente esentato da misure ATFCM. Questi indicatori contraddistinguono semplicemente quei voli che richiedono una gestione particolare da parte dell'ATC senza avere necessariamente valore ai fini ATFCM.

L'indicatore STS/ATFMX può essere usato in combinazione con uno o più indicatori STS.

**Esempi**

Per un aereo militare o un aereo civile usato per fini militari, doganali o di polizia, che richiedesse una gestione particolare, ma non qualificato per essere esentato da misure ATFM dovrebbe compilare un piano di volo inserendo: - STS/STATE.

Per un volo che non necessiti di una gestione particolare, ma specificamente autorizzato ad essere esentato da misure ATFCM dovrebbe essere compilato un piano di volo inserendo: - STS/ATFMX.

Per un aereo militare o un aereo civile usati per fini militari, doganali o di polizia che richiedano una gestione particolare e che siano qualificati per essere esentati da misure ATFCM, dovrebbe essere compilato un piano di volo inserendo: - STS/STATE STS/ATFMX.

**3) Procedura per la richiesta di autorizzazione per l'uso di STS/ATFMX in Italia**

L'operatore di un volo che richieda l'autorizzazione all'inserimento dell'indicatore STS/ATFMX nel campo 18 del piano di volo, per un volo che parta da un aeroporto italiano, dovrà ottenere preventiva autorizzazione dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio Voli di Stato, di Governo ed umanitari con almeno 6 ore di anticipo rispetto all'EOBT, ed in ogni caso mai con meno di 2 ore di anticipo rispetto all'EOBT.

**Agenzia:** Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio per i voli di Stato, di Governo ed umanitari può essere contattata H24 come sotto:

**Tel:**

Lun-Ven: +39 06 67 793 513 (08.00-20.00 LMT)

Sab: +39 06 67 793 513 (08.00-14.00 LMT)

Domenica, festivi ed altri orari:

+39 06 67 791

**Fax:** +39 06 699 05 66

**e-mail:** [ufficiovolipalazzochigi.it](mailto:ufficiovolipalazzochigi.it)

**REMARK**

The consequence of this, is that airports which do not comply with CTOTs, will create serious disturbance in the allocated slots of other aircraft.

**4) Area of application**

Flight Activation Monitoring is applied to all aircraft departing and/or arriving from the areas are available on the NM web site ([www.eurocontrol.int/network-manager](http://www.eurocontrol.int/network-manager)).

**1.9 ATFCM Exemptions****1) Establishment of National Mechanisms for processing Requests for Exemption from ATFCM measures**

NM participating and cooperating States are to ensure that their national procedures for processing exempted flights are harmonised.

The NM will grant exemption on the basis of the requests made by States and the keyword in FIELD 18 of the FPL.

**2) STS Indicators granting Exemption from ATFCM Measures**

A flight using STS/ATFMX, STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC, STS/SAR will gain automatic exemption from ATFCM restrictions.

Flights exempted from ATFCM measures will not receive ATFCM departure slots. Other flights will be moved aside to accommodate them. It is essential therefore that use of the exemption facility shall be properly controlled and policed so that genuine priorities can continue to operate without ATFCM delay. To this end, Rules of Application have been implemented and apply to all flights operating within the NM area of responsibility.

**REMARK**

A flight using STS/HUM, STS/HOSP, STS/STATE is not automatically qualified for exemption from ATFCM measures. These indicators will simply identify a flight requiring "special handling" by ATC but they will have no special significance for ATFCM purposes.

The STS/ATFMX indicator could be used in conjunction with one or more other STS indicators.

**Examples**

A military registered aircraft or a civil registered aircraft used in military, customs and police services that requires "special handling" but which does not qualify for exemption from ATFM measures should be filed as: - STS/STATE

A flight that does not require "special handling" but which is specifically authorised to be exempted from ATFM measures should be filed as:

- STS/ ATFMX.

A military registered aircraft or a civil registered aircraft used in military, customs and police services that requires "special handling" and which is specifically authorised to be exempted from ATFM measures should be filed as: - STS/STATE STS/ ATFMX.

**3) Procedure for Requesting Authorisation for the use of STS/ATFMX in Italy**

The operator of a flight seeking approval to insert the indicator STS/ATFMX in Field 18 of a flight plan for a flight departing from an aerodrome within Italy shall obtain prior permission from Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio Voli di Stato, di Governo ed umanitari a minimum of 6 hours in advance of the EOBT (in any case the permission may be requested not less than 2 hours in advance of the EOBT).

**Agency:** Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio per i Voli di Stato, di Governo ed umanitari may be contacted (H24) as follows:

**Phone:**

Mon.- Fri: +39 06 67 793 513 (08.00 to 20.00 LMT)

Sat: +39 06 67 793 513 (08.00 to 14.00 LMT)

Sundays, holidays and any other day/time:

+39 06 67 791

**Fax:** +39 06 699 05 66

**e-mail:** [ufficiovolipalazzochigi.it](mailto:ufficiovolipalazzochigi.it)

**1.10 Fraseologia ATFCM**

La fraseologia ATFCM è riportata nella Tabella 1

**1.10 ATFCM phraseology**

ATFCM phraseology is shown in Table 1

Tabella 1. Fraseologia radiofonica ATFCM	Table 1. ATFCM radiotelephony phraseology
Phraseology	Circumstances
SLOT (time)	Calculated Take-Off Time (CTOT) delivery resulting from a Slot Allocation Message (SAM). (The CTOT shall be communicated to the pilot at the first contact with ATC)
REVISED SLOT (time)	Change to CTOT resulting from Slot Revision Message (SRM)
SLOT CANCELLED, REPORT READY	CTOT cancellation resulting from a slot cancellation message (SLC)
FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)	Flight suspension until further notice (resulting from al FLS)
SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY	Flight de-suspension (resulting from a De-Suspension message (DES)
UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT	Denying start-up when requested too late to comply with the given CTOT
UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START-UP AT (time)	Denying start-up when requested too early to comply with the given CTOT
SLOT (time), START-UP APPROVED IN ACCORDANCE	Advise to start-up in accordance with allocated slot time

**1.11 Flow Management Position (FMP)**

- 1) In ciascun ACC, ubicato all'interno dell'area di responsabilità del NM, è istituita una FMP operativo H24.
- 2) Le FMP sono il tramite tra il NMOC e:
  - a) gli ACC e gli aeroporti associati;
  - b) gli utenti/piloti.
- 3) L'area di responsabilità di ogni FMP è limitata all'area di responsabilità dell'ACC, inclusi gli aeroporti di giurisdizione (sia civili che militari) definiti nelle lettere di accordo.
- 4) La FMP è responsabile del monitoraggio e comunicazione al NMOC delle:
  - a) configurazioni operative dei settori;
  - b) delle capacità dichiarate;
  - c) dei volumi di traffico;
  - d) dei flussi associati alle Reference Location;
  - e) taxi-time e configurazioni delle piste degli aeroporti di propria giurisdizione.
- 5) La FMP, previo coordinamento con il Capo Sala Operativa/Supervisore, coordina con il NMOC l'emissione e/o la cancellazione di una delle locali restrizioni ATFCM.

**1.11 Flow Management Position (FMP)**

- 1) An FMP operating H24 is established in each ACC within the NM, area of responsibility.
- 2) FMPs act as an interface between the NMOC and:
  - a) ACCs and associated aerodromes;
  - b) AOs/pilots.
- 3) Each FMP area of responsibility is limited to the area for which the parent ACC is responsible including the area(s) of responsibility of associated Air Traffic Services (ATS) units (military and civil) as defined in the Letter of Agreement (LoA).
- 4) FMP is responsible for monitoring and communication to the NMOC of:
  - a) sectors configurations;
  - b) declared capacities;
  - c) traffic volumes;
  - d) flow to be associated to a Reference Location;
  - e) taxi-time and runway configurations about aerodrome of jurisdiction.
- 5) FMP, after coordination with Control Room Head Officer/Supervisor, will coordinate with NMOC the activation and/or cancellation of local ATFCM restrictions.

**1.12 Indirizzi FMP**

ROMA FMP - ROMA ACC - Via Appia Nuova, 1491 - 00178 ROMA

Manager FMP  
Tel +39 06 79086405  
Fax +39 06 79086482

FMP Controller  
Tel +39 06 79897005  
Fax +39 06 79897012

BRINDISI FMP - BRINDISI ACC - Strada per Baroncino, 28 - 72100 - BRINDISI

Manager FMP  
Tel +39 0831 410338  
Fax +39 0831 410360

FMP Controller  
Tel +39 0831 410286  
Fax +39 0831 410300

MILANO FMP - MILANO ACC - Aeroporto Linate - 20090 MILANO

Manager FMP  
Tel +39 02 70143348  
Fax +39 02 70143349

FMP Controller  
Tel +39 02 70143311  
Fax +39 02 70143319

**1.12 FMP Addresses**

ROMA FMP - ROMA ACC - Via Appia Nuova, 1491 - 00178 ROMA

Manager FMP  
Tel +39 06 79086405  
Fax +39 06 79086482

FMP Controller  
Tel +39 06 79897005  
Fax +39 06 79897012

BRINDISI FMP - BRINDISI ACC - Strada per Baroncino, 28 - 72100 - BRINDISI

Manager FMP  
Tel +39 0831 410338  
Fax +39 0831 410360

FMP Controller  
Tel +39 0831 410286  
Fax +39 0831 410300

MILANO FMP - MILANO ACC - Aeroporto Linate - 20090 MILANO

Manager FMP  
Tel +39 02 70143348  
Fax +39 02 70143349

FMP Controller  
Tel +39 02 70143311  
Fax +39 02 70143319

PADOVA FMP - PADOVA ACC - Viale A. Diaz, 63 - 35031  
ABANO TERME (PD)

Manager FMP  
Tel +39 049 8230312  
Fax +39 049 8230297

FMP Controller  
Tel +39 049 8230300  
Fax +39 049 8230302

### **1.13 Documentazione ATFCM**

La documentazione relativa alle procedure ATFCM è riportata nell' ATFCM Operations Manual disponibile presso la biblioteca di EUROCONTROL, Rue de la Fusée 96, B - 1130 Bruxelles, telefono: 0032.2.729.36.39/30.23, fax 0032.2.729.91.09. ([www.eurocontrol.int/network-operations/library](http://www.eurocontrol.int/network-operations/library))

PADOVA FMP - PADOVA ACC - Viale A. Diaz, 63 - 35031  
ABANO TERME (PD)

Manager FMP  
Tel +39 049 8230312  
Fax +39 049 8230297

FMP Controller  
Tel +39 049 8230300  
Fax +39 049 8230302

### **1.13 ATFCM documentation**

Relevant document of ATFCM procedures will be found in the ATFCM Operations Manual which can be obtained from the EUROCONTROL Library, Rue de la Fusée 96, B - 1130 Brussels, telephone: 0032.2.729.36.39/30.23, fax 0032.2.729.91.09. ([www.eurocontrol.int/network-operations/library](http://www.eurocontrol.int/network-operations/library))

Intenzionalmente bianca

*Intentionally left blank*