

Caselle visto dalla sua torre

L'aeroporto in 48mila mosse

IL REPORTAGE

L'aeroporto visto
dalla "sua" torre

In diretta Siamo entrati, ospiti dell'Enav nel centro operativo che domina il traffico aereo dello scalo torinese. Il direttore: "Sul fronte della sicurezza investimenti continui"

Il reportage

"Qui c'è un livello di operatività vicino al 100 per cento anche in caso di nebbia e neve"

"La crescita costante dei movimenti è in linea con l'aumento dei passeggeri"

DIEGO LONGHIN

QUANDO all'orizzonte compare tra la foschia la sagoma della fusoliera il più, ormai, è fatto. Pochi secondi e l'aereo corre sulla pista 36 di Caselle, tra gli pneumatici che stridono sull'asfalto al primo tocco e il frastruono dei motori che si oppongono all'aria. È il momento in cui gli angeli custodi della torre di controllo dell'Enav dell'aeroporto di Torino si passano il testimone e il "flight strip", la striscia di carta dove si annotano le informazioni di volo di qualsiasi aereo attraversi i nostri cieli, viene archiviato.

ORA tocca al collega che punta gli occhi in basso, e non verso l'orizzonte, per seguire e sorvegliare le macchine.

Il traffico a terra non è meno importante di quello per aria e, come si capisce dagli incidenti della storia dell'aeronautica, accompagnare il pilota fino al finger o alla piazzaola di sosta in sicurezza è fondamentale, così come seguire il veivolo lungo la pista di rullaggio prima del decollo. «Nell'ultimo anno abbiamo registrato 48 mila movimenti - racconta Giuseppe Russo, direttore della sede torinese dell'Enav, la società che sovrintende al controllo del traffico aereo nazionale di Torino - movimenti lievemente in crescita, segno di una ripresa del settore, in linea con l'aumento dei passeggeri come rimarcato dal gestore dell'aeroporto». Dal polo Enav

di Caselle, palazzina staccata dal terminal passeggeri e sovrastata dalla torre di controllo, che somiglia alla prua di una nave e domina tutta l'area aeroportuale, si sovrintende il traffico della pista "cittadina" Aeritalia di corso Marche e de Levaldigi di Cuneo.

Attorno al "compound" Enav di Torino girano un centinaio di persone, 58 delle quali alle dirette dipendente dell'ente, tra amministrativi, operativi e meteorologi. Si aggiungono i tecnici specializzati delle società partecipate, come la TechnoSky, per la manutenzione dei sistemi di navigazione e del complesso impianto delle luci di pista. Fari che, sia per un risparmio energetico sia per un potenziamento, a breve saranno sostituiti con led di ultima generazione: «Gli investimenti sono continui - racconta Russo - sul fronte sicurezza, sia da un punto di vista della gestione e del controllo volo sia per la security fisica del sito torinese, abbiamo impegnato più di 3 milioni di euro negli ultimi anni. Telecontrollo continuo, videocamere infrarosse, sistemi anti-intrusione».

Il core business è il volo e la gestione di tutto ciò che gira attorno all'aeromobile da quando lascia il terminal. Tre le parole chiave: sicurezza, efficienza e regolarità. «Caselle ha un livello di operatività altissima, sfioriamo il 100 per cento, anche con le condizioni peggiori, nebbia o neve», sottolinea Russo, che prima di Torino ha diretto le torri di Olbia e Cagliari. L'uomo che ha "altestito" il punto di controllo dell'Aquila durante il G8 facendo atterrare tutti i capi di Stato, da Obama in giù. «A livello potenziale questa struttura può gestire un massimo di 28 aerei all'ora. Ora ne gestiremo intorno alla decina, come media - ag-

giunge Russo, salendo in torre di controllo - solo in caso di nebbia scendiamo a 4 all'ora».

Nei venti metri quadrati aperti a 360 gradi è una carrellata di schermi che riproducono in dettaglio l'area dell'aeroporto di Torino, con pixel blu che si muovono e rappresentano i mezzi in movimento, che siano con ali o senza, oppure il cielo "nero" del Nord Ovest con tutti i veivoli, gialli se in rotta azzurri se in avvicinamento, che vanno e vengono. Chi governa i sistemi Enav, invidiati e copiati anche da altri Paesi europei, ragioni per forme geometriche. «Qui governiamo il "cubo" - racconta Russo - tutta l'area aeroportuale di Torino, oltre al controllo di avvicinamento. E il decollo fino a quando la macchina non raggiunge i 2.000-2.500 metri».

Le rotte in quota sono gestite dai centri di controllo nazionali di Milano e Padova per il nord, Roma per il sud. L'attenzione è massima, ma clima è sereno e collaborativo: «I sistemi fanno molto, ma il fattore umano, soprattutto la collaborazione tra i colleghi, che superano test psicoattitudinali complessi, è importante», spiega Russo. Al piano sotto l'ufficio dei tecnici che scrutano i cieli attraverso i radar e che sorvegliano i voli, istruendo quelli in arrivo. Poco più in là il servizio meteo: ogni mezz'ora esce un nuovo bollettino, dalla visibilità al vento, passando per la pressione atmosferica. Dati che finiscono in tutto il mondo.

ORIPRODUZIONE RISERVATA





SULLA TORRE

Alcune immagini della torre di controllo dell'aeroporto Sandro Pertini di Torino con alcuni dei suoi operatori durante il servizio (Foto Contaldo)



IL DIRETTORE

A destra, Giuseppe Russo direttore dell'Enav torinese