

**FOTO ESCLUSIVE**  
di Bergamo Economia

# «DA QUI IL TRAFFICO





# GOVERNIAMO AEREO SU ORIO»

**Dalla torre di controllo, tre persone possono gestire il traffico aereo cittadino: una è addetta al controllo meteo, un'altra al controllo di terra ed una terza al controllo atterraggi-decolli. Il direttore della torre di controllo, Francesco Piludu, ci ha aperto le porte del suo mondo»**

**O**rio al Serio. In esclusiva, per i nostri lettori, siamo saliti in cima alla torre di controllo dell'aeroporto Il Caravaggio: a trentatré metri d'altezza, con il cielo terso, la vista delle Orobie è chiara ed il profilo di Bergamo appare nitido in tutta la sua bellezza. Sarà per questo motivo, forse, che Francesco Piludu, cinquantatré anni ed attuale responsabile della torre di controllo di Orio, ha costantemente scelto di rimanere qua durante la sua carriera professionale fin da quando, quasi trent'anni fa, ci arrivò per la prima volta.







Francesco Piludu

***Francesco, come è diventato Responsabile della torre di controllo di Orio?***

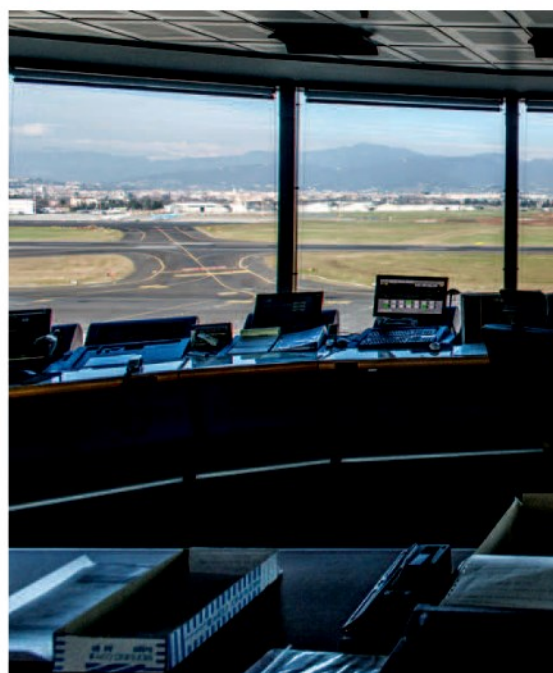
A ventidue anni, nel 1983, entravo in Aeronautica come ufficiale di complemento: dopo la formazione presso la scuola di Pratica di mare, venivo destinato al controllo del traffico aereo militare presso la 46° A/B di Pisa, nel 1988 prendevo servizio a Bergamo sempre come controllore di volo civile per l'Azienda Autonoma Assistenza al Volo Traffico Aereo Generale - AAAVTAG. Da allora, con il tempo, diventavo prima responsabile operativo, nel 2004, e, dopo, responsabile dell'impianto, nel 2010.

***È arrivato nel 1988, si ricorda del disastro delle Azzorre di cui proprio quest'otto febbraio ricorre il trentunesimo anniversario?***

Sì, certo. Allora ero in addestramento essendo appena giunto qua. Mi ricordo di alcuni passeggeri prima che s'imbarcassero e poi mi ricordo le bare scaricate dal C130 dell'Aeronautica Militare. Dietro ogni incidente c'è quasi sempre un errore umano. Oggi c'è molta più tecnologia ma bisogna conoscerla nel profondo perché, nel momento in cui si verificano situazioni straordinarie, bisogna esser pronti a mantenere il controllo.

***Dall'88 è cambiato molto...***

Vero ed io le ho viste tutte: ho vissuto il passaggio dall'AAAVTAG all'attuale **Enav** s.p.a. che, da ente pubblico, è oggi una società partecipata al 100% dallo Stato; ho visto l'evoluzione di quest'aeroporto che, da pochi voli merci e charter, è diventato il quarto scalo passeggeri d'Italia; c'ero





quando, nel 2004 è cambiato l'orientamento magnetico della pista, nel 2005 quando è stato implementato il sistema radar di Bergamo, nel 2010 quando è stata inaugurata la nuova torre di controllo e recentemente, nel 2014 quando è stato realizzato il rifacimento totale della pista ed apportate notevoli modifiche al lay out della pista stessa.

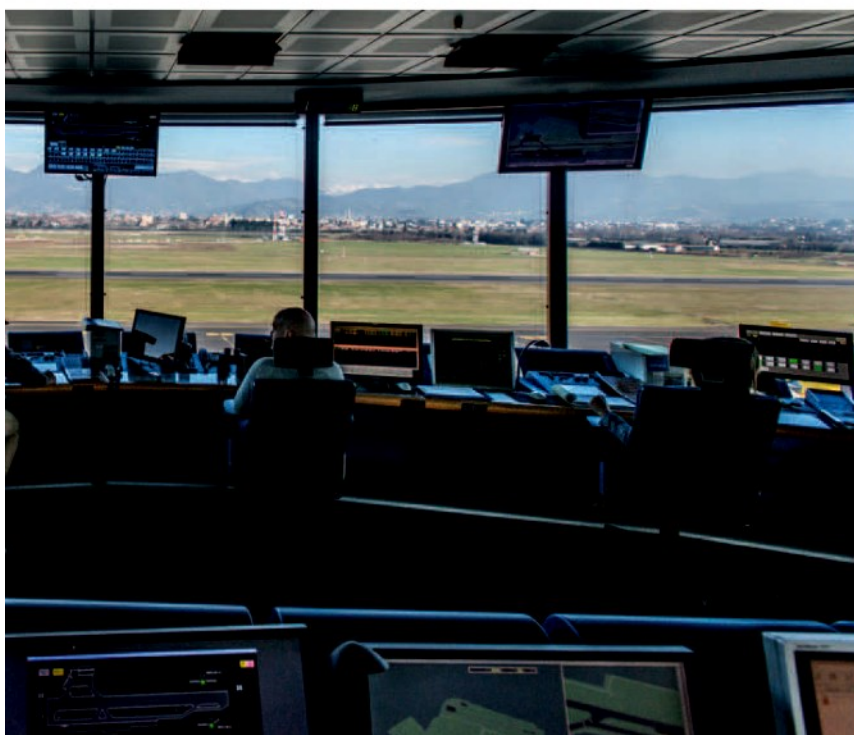
#### ***Cambiato l'orientamento magnetico?***

Sì, capita ogni centoventi anni. Per effetto del cambiamento dell'inclinazione della terra, ogni centoventi anni, cambia l'orientamento magnetico della pista. Prima era ventinove gradi, oggi è di ventotto. Tra altri centoventi anni, sarà di ventisette gradi. Quest'aeroporto, comunque, ha iniziato a cambiare con l'arrivo di Ryanair nel 2002: da allora, è stata un'evoluzione continua. Pensi che era il 2012, un lunedì d'agosto, quando abbiamo raggiunto il picco di traffico: ben duecento-settantadue movimenti tra atterraggi e decolli in un solo giorno. Mai raggiunto un picco di traffico simile.

#### ***Di solito?***

Dipende. La stagione invernale è meno trafficata della stagione estiva. Va, inoltre, considerato che negli ultimi anni, a seguito delle Primavere arabe, si è ridotto il numero di turisti in partenza per le coste del Nord Africa e, conseguentemente, si è ridotto il numero di voli charter in partenza da Orio. Attualmente, nella stagione invernale, i movimenti variano da centosessanta a duecento al giorno mentre, nella stagione estiva, essi ammontano tra i duecento ai duecentosessanta al giorno. In ogni caso, è Sacbo che fa gli accordi commerciali per l'assegnazione degli slot; anche l'agibilità della pista è di sua competenza. A tal proposito, devo dire che con Sacbo c'è, da sempre, un ottimo rapporto. Le rotte, invece, sono stabilite dalle stesse compagnie aeree.

#### ***E voi che fate?***



**Enav** gestisce il traffico aereo sul territorio nazionale ed i servizi di torre di controllo negli scali aeroportuali, come Orio al Serio: noi lavoriamo trecentosessantacinque giorni l'anno e ventiquattro ore su ventiquattro per erogare tutti i servizi necessari al traffico aereo. Per i nostri servizi, siamo remunerati dalle compagnie aeree, secondo un tariffario. Tra l'altro, i piani di volo predisposti dalle compagnie aeree vengono approvati proprio **dall'Enav**. Ad Orio, governiamo il traffico di movimentazione a terra, nonché le fasi di atterraggio e decollo: la nostra competenza è un raggio di tre miglia attorno all'aeroporto; passano da noi sia i voli di linea, sia quelli da diporto dell'Aeroclub Taramelli ma anche quelli militari dello stormo di stanza ad Orio al Serio.

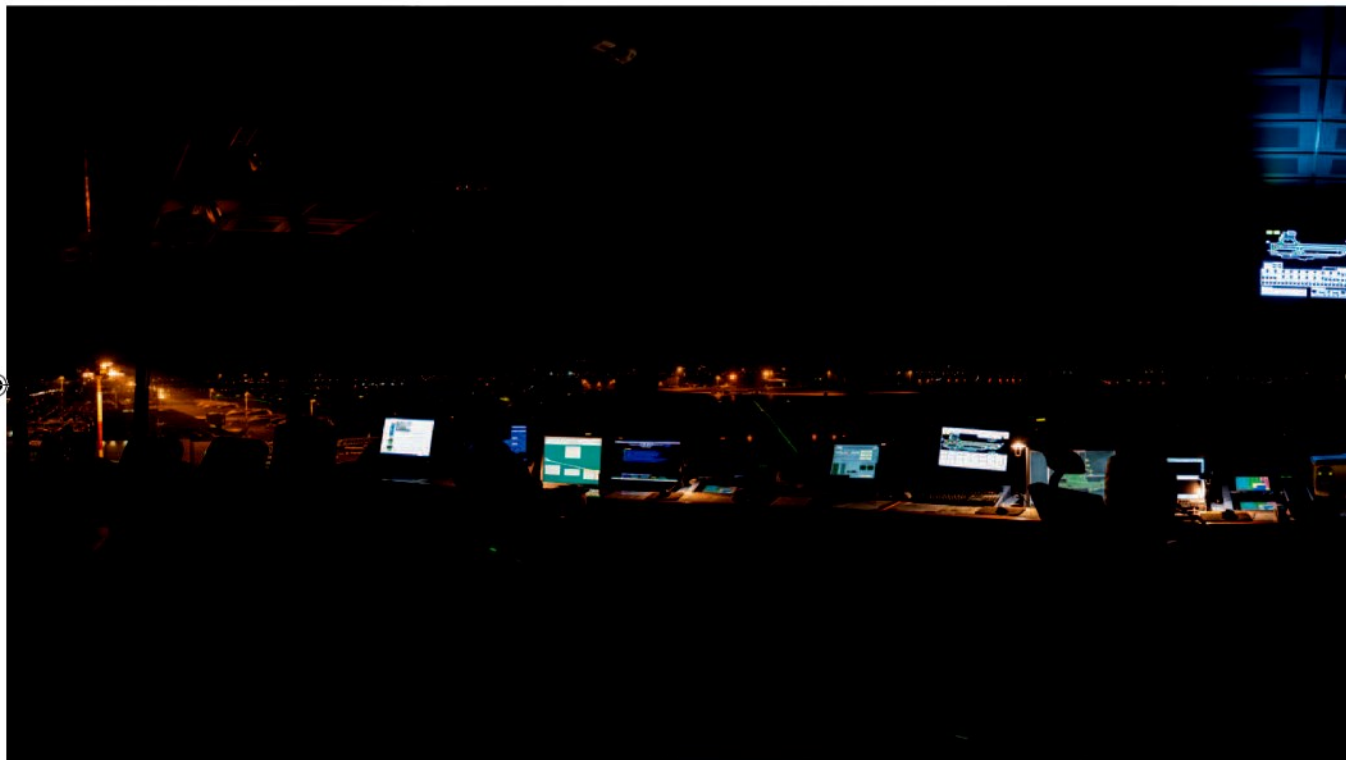
*A proposito di voli militari, ci sono interferenze con l'aeroporto*

#### **militare di Ghedi?**

No. Gli aerei di Ghedi sono lontani dallo spazio di nostra competenza. Per completezza, però, va detto che, fino a qualche anno fa, lo spazio aereo del Garda era militare. Oggi, però, **Enav** è subentrato anche in quella gestione. Ciò ha comportato la possibilità di programmare, da Milano, avvicinamenti più fluidi e lineari a Bergamo con risparmio di carburante per le compagnie aeree e meno inquinamento per l'ambiente.

#### **Da Milano?**

Sì come già detto, ad Orio, **Enav** gestisce soltanto il traffico aereo entro tre miglia dall'aeroporto: movimentazione sulla pista; atterraggi e decolli. Il traffico aereo d'avvicinamento, invece, è gestito da Milano perché questa è una zona dalla



notevole concentrazione di scali aeroportuali e, dunque, la gestione del traffico aereo è stata centralizzata a Milano per gli aeroporti di Bergamo, Malpensa, Linate e Lugano.

#### **Ma c'è ancora spazio ad Orio?**

La capacità è di ventisei movimenti ad ora: sedici atterraggi e dieci partenze. Potenzialmente ci sono ancora margini di crescita; nel caso, noi siamo pronti.

#### **E come va nella nuova torre di controllo inaugurata nel febbraio del 2010?**

Meglio, la visuale è ottima. La vista pure... Prima, la vecchia torre era troppo bassa: siamo passati da dodici a trentasei metri d'altezza totale ed, attualmente, operiamo a trentatré metri d'altezza. Tra l'altro, anche lo spazio del locale di controllo è aumentato: oggi siamo a centoquattordici metriquadri di spazio disponibile. Con la nuova torre, sono stati risolti tutti i problemi di prospettiva: la vista dello scalo è completa. La strumentazione, inoltre, è interamente digitale. Prima, la visuale non era completa e dovevamo continuamente chiamare l'aereo per accertarci che stesse eseguendo le istruzioni impartite. Io comunque sono cresciuto e mi sono formato

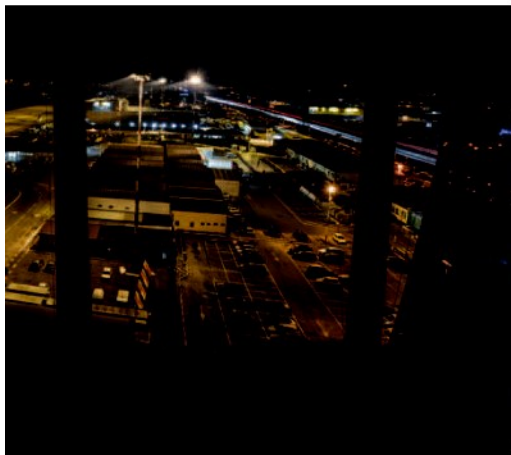
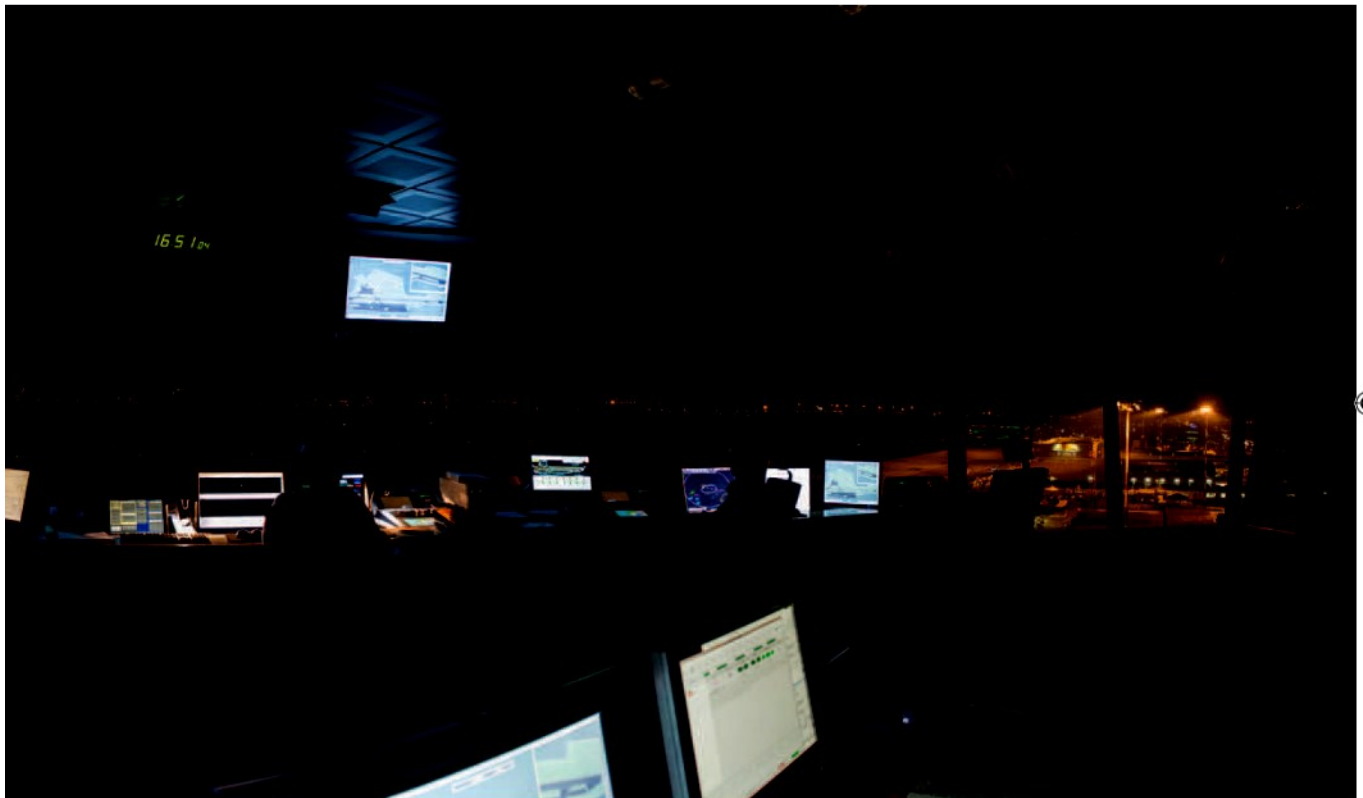




nella vecchia torre e ricordo benissimo che, quando cambiammo, furono cinque mesi tosti.

#### ***E del suo lavoro cosa pensa?***

Pur essendo un lavoro che si effettua in team, è un lavoro egocentrico: è necessario mantenere sempre alti livelli d'attenzione ma c'è molta autonomia nell'impartire istruzioni ed autorizzazioni ai piloti per l'atterraggio ed il decollo o per la movimentazione in pista. Lo stesso discorso vale anche per la gestione degli avvicinamenti o delle rotte ed ogni controllore di volo pensa di fare le scelte migliori in assoluto. A me, in particolare, manca molto stare in torre di controllo: da quando sono diventato dirigente, responsabile dell'impianto, non mi ci fanno più stare! Prima, da responsabile operativo, riuscivo a stare in torre qualche ora... Ora non più. Purtroppo. La verità è che questo lavoro si fa solo se si ha grande passione.



#### ***Come si diventa controllore di volo oggi?***

Un tempo, l'Enav attingeva dall'Aeronautica. Oggi bisogna passare per una scuola di formazione gestita dalla stessa Enav alla quale si accede con diploma o laurea scientifica. Al termine di questa scuola, viene rilasciata una licenza di controllore studente. Successivamente, segue un periodo di tirocinio sul campo che può essere svolto anche qui ad Orio.

Al termine di tale periodo, l'Enac rilascia una licenza di controllore di volo. Tale licenza non è perpetua ma ha scadenza periodica e, per rinnovarla, sono necessari corsi di formazione continui ed esami teorici e pratici biennali.

#### ***Ma lei? Perché è entrato in Aeronautica?***

Mio padre era maresciallo in Aeronautica. Di conseguenza, vollen entrare anch'io in Aeronautica. Sinceramente, tutto mi appassiona di questo lavoro.