

ELMAS

GLI ANGELI
DELLA TORRE
DI CONTROLLO

DEIANA A PAGINA 7

A breve un nuovo sistema permetterà di atterrare anche con visibilità ridotta a 550 metri

Gli angeli della torre di controllo

L'Enav: pronti a gestire 28 voli all'ora nello scalo Mario Mamei

UNA MATTINA CON GLI OPERATORI CHE GUIDANO I PILOTI DEGLI AEREI IN PARTENZA E ARRIVO NEL CAPOLUOGO: «SIAMO COME MACCHINE, ABITUATI A GESTIRE AL MEGLIO QUALSIASI EVENTO».

» Il Boeing 737 di Ryanair arriva sulla pista, si mette in posizione e si avvia al decollo. L'operazione viene seguita a vista dagli angeli della torre di controllo: microfono radio in mano, comunicano con il comandante, poi controllano lo schermo-radar dove sono segnati i corridoi di atterraggio e decollo (da percorrere da Sud o da Nord a seconda del vento) e lo spazio aereo di competenza della torre di controllo Enav di Cagliari. Quella che sembra un'operazione complicata per loro è routine: «Sono come delle macchine, non perdono mai la calma», spiegano dall'Enav, la società nazionale assistenza volo, 4.200 dipendenti, l'azienda statale (in via di privatizzazione) che si occupa della gestione delle torri di controllo negli scali aeroportuali del nostro Paese.

GLI ANGELI DEL VOLO. A Cagliari operano stabilmente 22 controllori di volo e otto osservatori meteo, sistemati in un piccolo stabile a qualche centinaio di metri dalla torre di controllo che domina la laguna di Santa Gilla e guarda verso il colle di San Michele e le mura di Castello. Il traffico aereo, tra velivoli commerciali, privati, elicotteri militari (Esercito e Aeronautica) è continuo:

«Attualmente gestiamo fino a 14 voli l'ora ma siamo attrezzati per raddoppiare il numero, arrivando fino a 28, se ce ne fosse la necessità e il traffico commerciale dovesse crescere», spiega Stefano Lorusso, responsabile della sede Enav di Cagliari, in tutto una quarantina di dipendenti. Il cuore dell'attività è appunto il controllo del traffico aereo, ma del gruppo Enav fanno parte anche alcune società controllate, come la Tecnosky, che si occupa della manutenzione delle strumentazioni, la Sicta, che progetta invece i sistemi aeroportuali e l'Enav Asia-pacifico, che opera in Malesia sulle nuove aerovie dello scalo di Kuala Lumpur, in via di ampliamento. Nell'Isola, oltre alla società madre, opera Tecnosky, con tecnici reperibili 24 ore su 24 per garantire la sicurezza nello scalo di Elmas.

LE PROCEDURE. Sicurezza è una parola che risuona in continuazione tra le vetrate della torre cagliaritano. I controllori (tra loro anche tre donne) provengono per metà dall'Aeronautica militare e per metà direttamente dall'Enav, che ha al suo interno un'Academy per la formazione (con sede a Forlì), dove passano oltre ai tecnici italiani anche molti stranieri. In quasi due anni di corso si superano molti esami, ogni step è uno scoglio che garantisce calma e tranquillità quando si affrontano i momenti difficili e si deve assicurare serenità a chi si trova a migliaia di metri di altitudine. «Non ci piace parlare di emergenza, in aeronautica meglio utiliz-

zare il termine eventi, quando un aereo non può atterrare per la nebbia oppure deve toccare terra dopo il decollo perché si è accesa una spia, le emergenze vere sono altre», afferma Stefano Lorusso. Per i controllori Enav tutto si gestisce con calma, le procedure sono studiate minuziosamente, bisogna solo decidere di applicarne una sulla base delle necessità ed essere pronti ad affrontare un superlavoro, «come quando a Cagliari è arrivato il Papa, con gli elicotteri che volteggiavano sul cielo del capoluogo, o quando le Frece Tricolori si sono esibite al Poetto». Il raggio d'azione della torre di controllo di Cagliari inizia a quattro miglia dall'aeroporto e si interseca con quello dello scalo militare di Decimomannu. Il resto lo fa il centro di controllo di Roma dove ogni spazio di volo, sul nostro Paese, viene gestito da un operatore che segue l'aereo nel tratto di sua competenza. «Di solito i piloti non prendono decisioni in autonomia, ma dialogano continuamente con noi», aggiungono nella torre di Cagliari. Gli strumenti informatici, oggi, sono di grande aiuto e a fine anno entrerà in funzione anche una nuova strumentazione che per-



metterà di atterrare con visibilità ridotta a 550 metri sulla pista (oggi il minimo è di 800 metri). «Enav si sta dotando poi di un nuovo sistema satellitare che permette di tenere sotto controllo i voli anche quando superano la distanza di 200 miglia dai radar più vicini, per esempio su un deserto o sopra l'oceano», aggiunge Stefano Lorusso. Novità importanti che pongono l'Enav all'avanguardia sul fronte tecnologico. Un punto in più in vista della vendita, già decisa, della società pubblica che al momento sta scegliendo gli advisor per la cessione: un gioiello di Stato che andrà ai privati.

Giuseppe Deiana



A sinistra, l'interno della torre di controllo, sopra un aereo in decollo e a fianco Stefano Lorusso, responsabile Enav di Cagliari