

Il caso Il centro **Enav** di Abano apre per la prima volta le sue porte



Gli uomini radar che controllano i cieli del Nordest

di **Andrea Priante**

Gestiscono le fasi di volo di circa seicentomila aerei all'anno. Il centro **Enav** di Abano Terme, che controlla i cieli di tutto il Nordest, apre per la prima volta le porte.

a pagina 7

Gli uomini radar

LA SICUREZZA DEI CIELI **IL CENTRO DI CONTROLLO DI ABANO**

Nel giorno della tragedia del Sinai, viaggio nella base (super blindata) che «guida» gli aerei in volo a Nordest
 Concentrazione, regole, turni. «Qui lavora solo l'élite»

ABANO TERME (PADOVA) Il volo «V71235» è un numerino luminoso che segue una linea retta tracciata sul monitor. A vederlo così, si sposta lentamente attraverso lo schermo. In realtà è un Boeing 717 della Volotea con un centinaio di passeggeri a bordo, un bisonte di metallo che sfreccia sopra i tetti della laguna e che negli ultimi minuti è passato da una velocità di 840 chilometri orari ad «appena» 407. È decollato alle 18.16 da Bari seguendo le istruzioni

della torre di controllo dell'aeroporto pugliese e tra poco atterrerà a Venezia, quando verrà «agganciato» dai tecnici dello scalo Marco Polo. Nel frattempo, per tutto il tragitto, di quel volo se ne sono occupati gli uomini-radar dell'**Enav**, l'élite degli addetti al controllo del traffico aereo sui cieli italiani.

Per quanto riguarda l'intera area nord orientale del nostro Paese, il monitoraggio avviene all'interno di un sorvegliatissimo edificio alle porte di Abano

Terme, ai piedi dei Colli Euganei. Lì, protetti da una vigilanza armata, 233 operatori gestiscono ogni anno le fasi di volo di



circa 600mila aerei. Significa che in estate quei numerini luminosi sullo schermo arrivano a essere 70mila al mese, con punte giornaliere di 2.800.

Per la prima volta entriamo in questo edificio bianco dove civili e militari lavorano fianco a fianco per garantire la sicurezza in uno spazio aereo che va dai confini con la Svizzera e l'Austria fino a 50 chilometri a sud di Ancona, e poi dal lago di Garda alla Slovenia. In pratica, gli uomini del Centro Controllo d'Area (Acc) hanno il compito di gestire le fasi di crociera di tutti i mezzi che sorvolano il Nordest. «Ogni velivolo deve viaggiare al centro di una "bolla di sicurezza" alta 600 metri e larga all'incirca 8 chilometri: nessun altro apparecchio può entrare in questo spazio» spiega il responsabile della struttura, Gaetano Longo. Per garantire questo aspetto della sicurezza, indispensabile per evitare collisioni, i controllori dicono ai piloti l'altitudine da raggiungere, la velocità con la quale proseguire il viaggio ed eventualmente quali correzioni di rotta effettuare. Il tutto mentre sfrecciano a mille chilometri orari lungo le aerovie, sorta di autostrade immaginarie che attraversano le nuvole e che collegano ogni aeroporto del mondo. «A partire dal 2008 l'Enav ha modificato le rotte – prosegue Longo – in modo da renderle il più rettilinee possibile. Senza zigzagare nel cielo, l'aereo consuma meno e così si limita l'impatto ambientale. In questo modo, soltanto nel 2014 è stato possibile risparmiare 12,3 milioni di chili di carburante, riducendo di 27 milioni di chili le emissioni di anidride carbonica».

Quello di Abano è uno dei

quattro centri Acc in Italia (gli altri sono a Brindisi, Milano e Roma) e il personale lavora su turni di otto ore, assicurando una copertura continua, giorno e notte. Ogni team è composto da due persone (più un terzo pronto a sostituire i colleghi in caso di necessità) che si occupano di un preciso spazio aereo: tutto ciò che si muove all'interno di quel settore, viene monitorato. Forse anche per questo il capo-struttura non crede agli Ufo. «Sono un genere che lascio volentieri alla letteratura di fantascienza – sorride Longo – in 32 anni di lavoro non mi è mai capitato di imbattermi in un oggetto volante non identificato e questo perché nulla sfugge ai radar di Enav e tutti i velivoli rilevati sui nostri cieli vengono sempre riconosciuti in tempo reale».

Può invece capitare che il pilota non risponda alle direttive impartite dal Centro, e allora scatta la procedura d'emergenza che, in casi eccezionali, può comportare il coinvolgimento dell'aeronautica militare, con il decollo dei nostri Caccia che «agganciano» il velivolo sospetto. Le informazioni sono top secret ma a distanza di tempo qualcuno si lascia sfuggire di aver assistito alla gestione dell'allerta per il presunto dirottamento di un aereo («Ma non posso dare alcun dettaglio», taglia corto Longo) che fortunatamente si è poi rivelato un falso allarme.

Gli imprevisti sono inevitabili e a volte gli uomini radar non possono far altro che osservare impotenti ciò che accade sopra alle nostre teste. Come dimostra l'incidente avvenuto ieri in Egitto, dove un Airbus russo con a bordo 217 passeggeri si è schiantato sul

Sinai senza lasciare superstiti. Forse la causa è da ricercarsi in un guasto tecnico. O come avvenne 14 anni fa, negli Stati Uniti. «L'11 settembre ha mostrato al mondo intero le conseguenze di un attentato terroristico compiuto con l'impiego di aeromobili. Qui l'attenzione è sempre altissima, nulla viene lasciato all'improvvisazione e per ogni emergenza esiste un preciso protocollo operativo. Ciò che conta, è mantenere sempre la calma».

La gestione dello stress è

una delle caratteristiche tenute in considerazione da chi si occupa di selezionare gli uomini radar del Centro di Abano. All'Acc entrano solo i migliori e, anche una volta ottenuto il posto, la formazione continua all'interno di una stanza dove i simulatori

tengono il personale «allenato» alle emergenze. «Qui non possiamo permetterci il lusso di abbassare la guardia», conclude il capo della struttura.

Nel frattempo il volo «V71235» è arrivato a destinazione. Come da protocollo, la supervisione è passata alla torre di controllo di Venezia per gestire le fasi di atterraggio. Sullo schermo, il numerino scompare. «È andato tutto bene. Il viaggio è finito».

Andrea Priante



ENAV

L'Ente nazionale per l'assistenza al volo (**Enav**) è la società, controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che fornisce il servizio del controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionale. In Italia gestisce quattro centri di controllo d'area (Acc), uno dei quali è proprio quello di Abano Terme; 43 torri di controllo e una scuola di formazione (**Enav Academy**)



Sul web

Sul sito internet del *Corriere del Veneto* la video-intervista al capo dell'Acc di Abano, Gaetano Longo, e le immagini riprese all'interno della struttura

La vicenda



● Ad Abano Terme, in provincia di Padova, esiste uno dei quattro centri Acc in Italia. Gli altri sono a Brindisi, Milano e Roma.

● Nella struttura operano gli uomini-radar che vigilano sulle fasi di crociera di tutti gli aerei che attraversano il Nordest. Sono 233 gli operatori, che gestiscono ogni anno le fasi di volo di circa 600mila aerei



Nella sede

In alto, uomini-radar al lavoro. Sopra, Gaetano Longo. Sotto, l'antenna della struttura

