

STRATEGICI

Gli esperti guidano i piloti dalla sala nelle manovre di decollo e atterraggio. Quello di Bari è tra i 12 scali italiani ritenuti strategici

IN CONTATTO

La comunicazione è diretta con i falconieri (in caso di stormi di uccelli nell'area aeroportuale) e all'occorrenza con le capitanerie di porto

LA VISITA

UN GIORNO TRA I RADAR

Qui Torre di controllo si vola nei cieli di Bari

Siamo entrati nella sala ipertecnologica gestita dall'Enav nell'aeroporto di Palese

SICUREZZA

«È ciò che Enav garantisce con capacità ben al di sopra del traffico aereo che sosteniamo»

ISABELLA MASELLI

● L'uomo e le tecnologie che portano la gente nel mondo. C'è tutto questo in una torre di controllo. A Bari, all'interno dell'Aeroporto di Palese, la *Gazzetta del Mezzogiorno* ha potuto visitare la sede dell'Enav, la Società che fornisce il servizio di Controllo del Traffico Aereo civile in Italia.

Una caffettiera dalla forma ottagonale alta 42 metri (fino a 36 quelli calpestabili) che si affaccia sulla costa nord di Bari con all'interno le più avanzate tecnologie per il controllo radar dei voli.

Quello di Bari è, infatti, uno dei 40 aeroporti gestiti in Italia da Enav, tra i 12 ritenuti strategici, tutti radarizzati, provvisti, cioè, di sistema di controllo con radar. Controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enav

Spa deriva dalla trasformazione avvenuta nel 2000 dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo in Società per Azioni, dopo la precedente trasformazione del 1996 in Ente Pubblico Economico.

Il Gruppo conta circa 4200 dipendenti, due terzi dei quali impegnati in attività operative per i servizi di terminale (avvicinamento, decollo, atterraggio) dalle torri di controllo dei 40 aeroporti e i servizi di rotta dai 4 Centri di Controllo d'Area di Brindisi, Milano, Padova e Roma. Fanno parte del Gruppo Enav la società Techno Sky, responsabile della gestione tecnica, della manutenzione e dello sviluppo hardware e software degli impianti e dei sistemi per l'assistenza alla navigazione aerea, il Consorzio Sicta che realizza progetti di ricerca nell'ambito dei sistemi relativi ai servizi di traffico aereo ed Enav Asia Pacific, la nuova società di diritto malese, con sede a Kuala Lumpur, che gestisce le attività commerciali di Enav nell'Area del

Sud-est asiatico.

La Società fornisce ogni giorno, 24 ore su 24, i servizi del traffico aereo assicurando la fluidità e la regolarità del traffico, in assoluta sicurezza.

La sede barese, con a capo Francesco Smaldino (responsabile anche delle torri di controllo di Foggia e Grottaglie), conta 24 controllori di volo, di cui tre donne, 4 in servizio in ogni turno dalle 7 alle 23 e due di notte quando il traffico aereo - tranne per tratte stagionali - riguarda solo voli postali e decolli o atterraggi dei mezzi aerei delle forze dell'Ordine, Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza e Vigili del Fuoco. E poi ci sono gli esperti di assistenza al volo (sette a Bari di cui una



donna) che si occupano del servizio meteo.

Complessivamente Enav gestisce oltre 1,6 milioni di voli l'anno (a Bari dai 34 ai 36mila, dai 100 ai 170 al giorno per un traffico passeggeri vicino ai 4 milioni), con picchi che possono raggiungere i 6000 al giorno garantendo un indice di puntualità prossimo al 100 per cento. Ma ciò che Enav garantisce è soprattutto la sicurezza, «con capacità ben al di sopra - spiega il responsabile Francesco Smaldino - del traffico aereo che è soggetto a sostenere».

Il pilota, cioè, e con lui l'aereo, sono costantemente controllati dal momento del decollo a quello dell'atterraggio con possibilità di

variazioni sulle rotte - guidati dai controllori Enav - che consentono un risparmio di carburante e quindi di emissioni per una maggior tutela dell'ambiente.

Nell'ottagonale torre di controllo, gli esperti guidano i piloti nelle delicate manovre di decollo e atterraggio, comunicando contemporaneamente con i falconieri (in caso di stormi di uccelli nell'area aeroportuale), con gli altri enti (da Foggia a Brindisi) e all'occorrenza con le capitanerie di porto.

La torre di controllo si compone di tre postazioni, quella del controllore di torre, che gestisce il traffico a terra nel raggio di 2,5 miglia nautiche (corrispondenti a circa 5 chilometri) e fino a 2mila piedi d'altezza (circa 600 metri): il cosiddetto traffico a vista. C'è poi la postazione di controllo avvicinamento radar, che consente la supervisione degli aerei a lunga distanza e infine il controllore di rotta, che indica al pilota la direzione esatta di manovra. Dalle alte vetrate affacciate sul mare Adriatico i super specializzati **controllori di volo dell'Enav** garantiscono così ogni giorno sicurezza a chi transita nello scalo barese.

Il progetto Dal 2018 la sicurezza arriverà dallo spazio

La sicurezza dei voli che transitano da Bari, ma non solo, a partire dal 2018 arriverà dallo spazio. E il nuovo futuristico progetto dell'Enav, la Società nazionale per l'assistenza al volo, che con un investimento di 61 milioni di dollari, ha acquistato il 12,5% di Aireon, l'azienda statunitense del gruppo Iridium che realizzerà il primo sistema globale di sorveglianza satellitare per il controllo del traffico aereo. Enav è entrata nel capitale di Aireon in partnership con il service provider canadese Nav Canada, che detiene il 51% delle quote, e con i service provider irlandese laa e danese Naviair, con il 6% ciascuno mentre il 24,5% resta ad Iridium. «L'accordo prevede, inoltre, - spiega Francesco Smaldino, responsabile delle sedi di Bari, Foggia e Grottaglie - che Enav avrà un ruolo chiave nello sviluppo del servizio verso i service provider del Sud-est asiatico, dove è già presente con la controllata Enav Asia Pacific. Già a partire da gennaio 2015 verranno lanciati dalla Russia i primi sei satelliti e a seguire tutti gli altri in gruppi di 10 dagli Stati Uniti, fino a completare la nuova costellazione di 66 unità orbitanti nel 2018. Con questo sistema si potrà avere la sorveglianza attiva e si conosceranno identità, posizione e quota di un qualsiasi velivolo in tutto il globo, incluse aree oceaniche, desertiche e polari, attualmente prive di sorveglianza. Si pongono inoltre le basi per l'utilizzo futuro del datalink, un sistema che consente ai controllori del traffico aereo e ai piloti di comunicare in via telematica, senza l'ausilio delle comuni-

cazioni radio, abbassando così il rischio di incomprensioni ed innalzando di conseguenza i livelli di sicurezza». L'area in cui è possibile garantire la copertura radar dei voli aerei civili corrisponde ad appena il 10% del pianeta, mentre nel restante 90% non c'è al momento alcuna copertura radar per i 20.000 aerei che volano ogni secondo in tutto il mondo. Durante i tragitti sulle aree non coperte, il velivolo viene seguito dal controllo del traffico aereo grazie al piano di volo, nel quale viene riportata la rotta che l'aereo seguirà, e grazie soprattutto alle comunicazioni radio che il pilota invia a terra comunicando la posizione, la velocità e la propria prua. Dove c'è copertura radar, a permettere i contatti è il trasponder, lo strumento su cui viene selezionato il codice numerico che identifica l'aereo. Con il satellite Enav sarà in grado di risparmiare sui costi d'installazione e manutenzione delle infrastrutture a terra necessarie al controllo del traffico aereo civile in Italia. Ma non solo. Il nuovo sistema consentirà un potenziamento del traffico aereo grazie all'ottimizzazione delle rotte e una maggior efficienza del volo con rotte più alte, più brevi e più dirette. Conseguenza dell'utilizzo del satellite sarà poi il risparmio di carburante con conseguente riduzione dei costi per le compagnie aeree e minor impatto ambientale. (i.mas.)



DAL CIELO Alcune immagini della torre di controllo dell'aeroporto di Palese a destra Francesco Smaldino (responsabile anche delle torri di controllo di Foggia e Grottaglie) (servizio fotografico di Luca Turi)

