

Venezia, dal bird strike ai laser Così la torre e gli uomini radar vigilano su 400 voli al giorno

Un giorno a Tessera, lo scalo dove il traffico aereo cresce di continuo

L'AEROPORTO E LA SICUREZZA NEI CIELI



Il direttore
 L'imprevisto non esiste, c'è una procedura per ogni evento

VENEZIA La voce nelle cuffie arriva metallica. Bastano due parole, pronunciate da un aereo che si prepara all'atterraggio: «Bird strike». È da poco passato mezzogiorno e qualcosa, probabilmente un piccolo stormo di uccelli, ha colpito uno dei motori. È tra i contrattempi più frequenti ma anche uno di quelli che, a guardare la storia dell'aviazione, comportano i maggiori pericoli. Eppure, nella torre di controllo **Enav** dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, nessuno fa una piega. «Adesso scatta la procedura standard - avverte il direttore Vittorio Della Bitta - abbiamo una procedura per tutto...».

Visti dalla cabina di vetro appollaiata in cima a una torre grigia alta 53 metri, gli addetti alla pista sono minuscoli elementi di un'orchestra che deve muoversi alla perfezione. Un breve stop ad atterraggi e decolli mentre le macchine elettriche ispezionano la striscia d'asfalto alla ricerca dei resti di un *bird strike* a mille metri di

quota. Contemporaneamente, dalla parte opposta, si muove il falconiere, che libera in volo i rapaci per allontanare eventuali stormi. La procedura si compie in una manciata di minuti.

La giornata degli uomini radar **Enav** di Tessera è fatta anche di questo. Quaranta controllori, otto istruttori, tredici tecnici e otto meteorologi che studiano il cielo cercando di prevedere le condizioni che si troveranno ad affrontare i velivoli. Questo è il team che vigila sui quindici milioni di passeggeri che ogni anno transitano attraverso il principale aeroporto veneto, il quarto a livello nazionale dopo Roma, Malpensa e Linate. Lo scorso anno questa torre di controllo ha dato indicazioni a 90 mila aerei in fase di decollo o di atterraggio, con picchi che in estate hanno raggiunto i 405 voli al giorno. Numeri in costante crescita: più 10,3% nel 2016 e il trend sembra destinato a mantenersi anche nel 2017, visto che a gennaio c'è stato un aumento del 6%, e a febbraio di altri 2 punti. A questo si aggiunge la prevista espansione dello scalo, che nei progetti dovrebbe portare in dote una nuova pista (la terza, contando quella opzionale) e quindi un'ulteriore impennata dei voli già a partire dal 2019.

«Spetta a Save decidere ma in base alle esigenze noi saremo pronti a gestire qualunque flusso», assicura Della Bitta. Ha 56 anni ed è un ex capitano dell'aeronautica, in passato anche vice responsabile del Centro di controllo **Enav** di Abano Terme quello che - per tutto il Nordest - segue la rotta dei voli in fase di crociera fino

alle ultime miglia, quando il testimone passa alle torri di controllo dei singoli aeroporti.

Al Marco Polo il lavoro è diviso tra due gruppi. Il primo è incaricato di vigilare sulle manovre di decollo e atterraggio; il secondo è il tramite con i colleghi di Abano e agisce in un raggio più ampio che monitora le fasi di avvicinamento e allontanamento dei velivoli dallo scalo.

Per poter indossare le cuffie al sedicesimo piano della torre, occorre una lunga gavetta e un diploma conseguito all'Academy della Società nazionale assistenza al volo. Sono uomini «programmati» per reggere a ogni tipo di stress. Lavorano giorno e notte, su turni di otto ore e con pause frequenti per tenere alto il livello di concentrazione. D'altronde, le variabili sono pane quotidiano, tanto più in un aeroporto con caratteristiche singolari come quello di Venezia, costruito a pelo d'acqua e a due passi da una città unica al mondo per bellezza e fragilità.

«In Veneto il nemico più frequente è la nebbia - spiega Dalla Bitta - per un pilota è come volare immerso in una bottiglia di latte. Da qui lo guidiamo garantendo la sicurezza delle manovre fino a una visibilità minima di 75 metri». Ma in una realtà sospesa tra mare e terraferma, le allerte finiscono per riguardare perfino la presenza di stormi di cormorani oppure - e purtroppo capita sempre più di frequente - quella di qualche idiota che dalla strada si diverte a puntare dei laser direttamente sugli aerei per distrarre



chi sta alla cloche.

Ricevuto il «testimone» dal team che si occupa dell'avvicinamento, i controllori seguono le ultime fasi di volo – quelle più delicate – dal via libera all'atterraggio fino alle manovre di arresto, una volta toccato terra. Lo stesso, ma in ordine inverso, in caso di decollo. La destinazione più frequente è l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi, mentre la principale compagnia è la EasyJet che vola con degli airbus da 150 passeggeri. Ma a Venezia atterra anche l'aereo più grande al mondo: l'Airbus 380 della Emirates, un gigante di 280 tonnellate in grado di trasportare fino a 525 persone.

È (anche) per tutto questo che sempre più persone sognano di salire, un giorno, su una torre di controllo. «È un mestiere affascinante – dice il direttore – dove ogni puntino che compare sui nostri schermi è un volo che fa storia a sé. Eppure in questo edificio l'imprevedibilità non esiste: ogni possibile evento è già avvenuto e quindi è stato studiato per arginarne i rischi».

Intanto, ai piedi della torre il falconiere richiama i suoi rapaci. Sulla pista, i tecnici hanno trovato quel che resta di un grosso uccello. «Bird strike confermato», dice uno dei controllori. Tutto può tornare alla normalità.

Dalla Bitta è soddisfatto: «Dobbiamo essere concreti e tenere i piedi ben piantati a terra. Ma con la mente siamo sempre accanto ai piloti, sospesi in volo sopra Venezia».

Andrea Priante

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alta 53 metri
 La torre di controllo dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. Vi lavorano quaranta controllori ma anche tecnici, istruttori e meteorologi (fotoservizio Erbi)