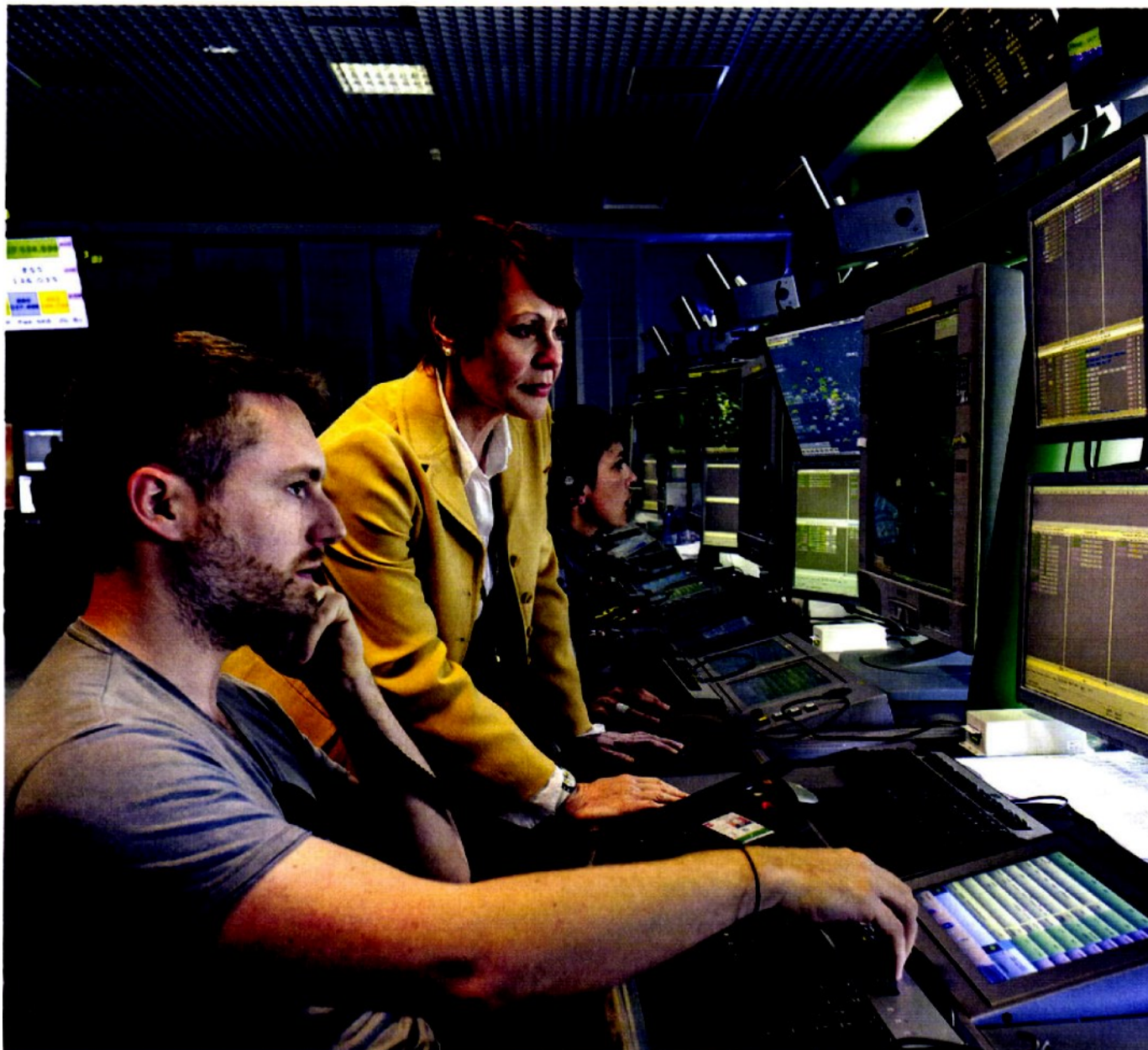


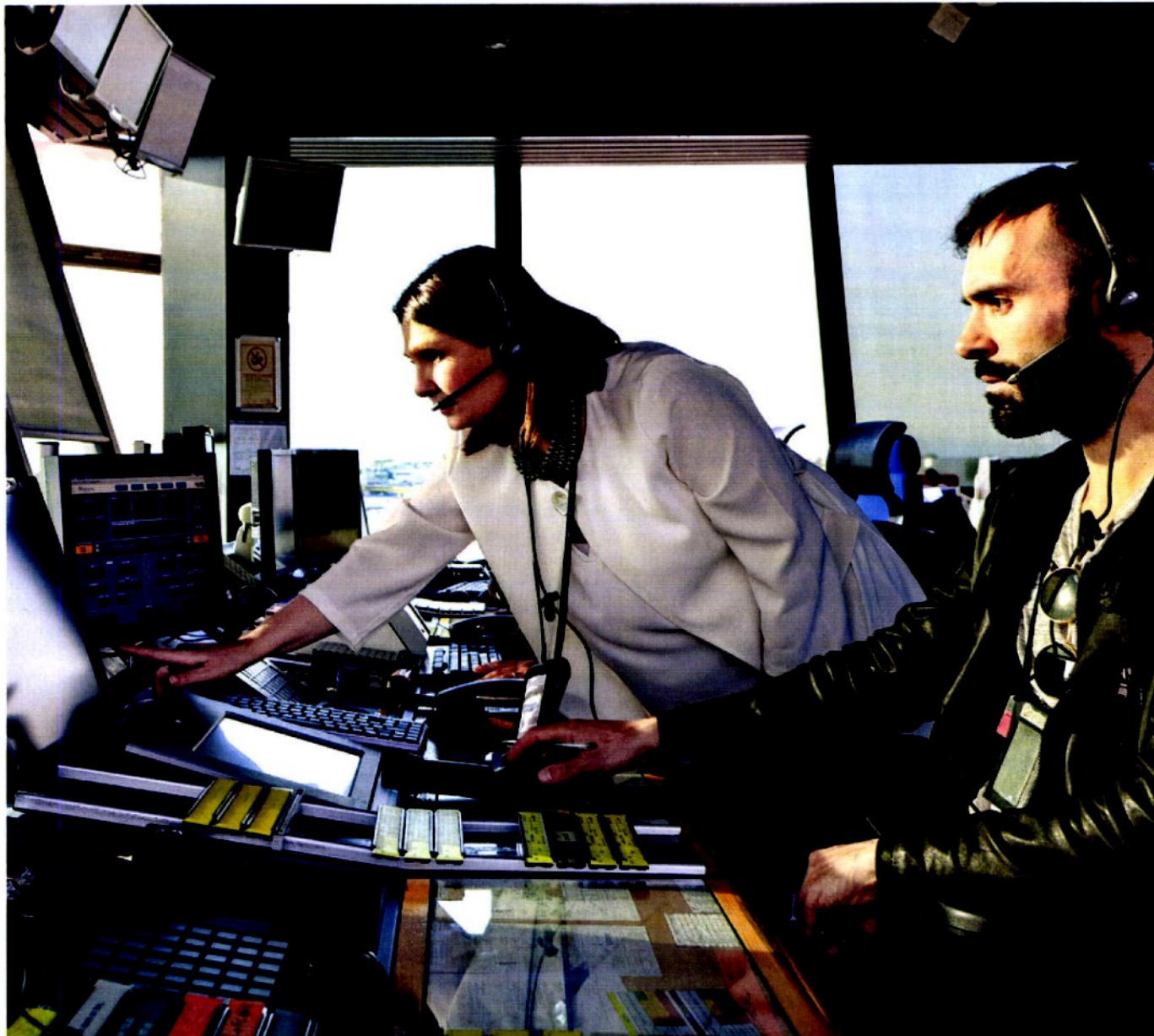
## TORRE DI CONTROLLO Le donne che fanno volare Linate

Milano, Centro di Controllo d'Area **Enav** di Linate. La responsabile Marinella Massari con il team ai radar. Pagina accanto: Maria Naldi è la responsabile Operazioni della Torre di controllo.



# LE SIGNORE DEI CIELI

Dirigono il traffico aereo in uno degli scali tra i più congestionati d'Europa. Marinella Massari e Maria Naldi di **Enav** hanno sfondato il soffitto di cristallo. E ora lo guardano a 11 mila metri d'altezza di Ettore Livini Foto di Zoe Vincenti per D



gradini gerarchici in torre di controllo e oggi è la responsabile delle operazioni, alias la regista di decolli e atterraggi, del city airport meneghino. Marinella Massari, il suo alter ego, è il "vigile" del cielo del nord-ovest. E dal suo regno, un "bunker" tappezzato di radar, guida il traffico sopra la testa di piemontesi e lombardi. «Guardi qui», dice indicando i tracciati che si incrociano sugli schermi come in un videogioco. «Ognuno di questi puntini che si muovono è un aereo. I 40 controllori che lavorano con me li prendono in gestione appena entrano nello spicchio di cielo di nostra competenza». E li guidano come una mano virtuale fino ai confini del centro di controllo successivo o al "corridoio" dove si iniziano le procedure di atterraggio a Linate, per consegnarli a quel punto alle cure della squadra di Naldi.

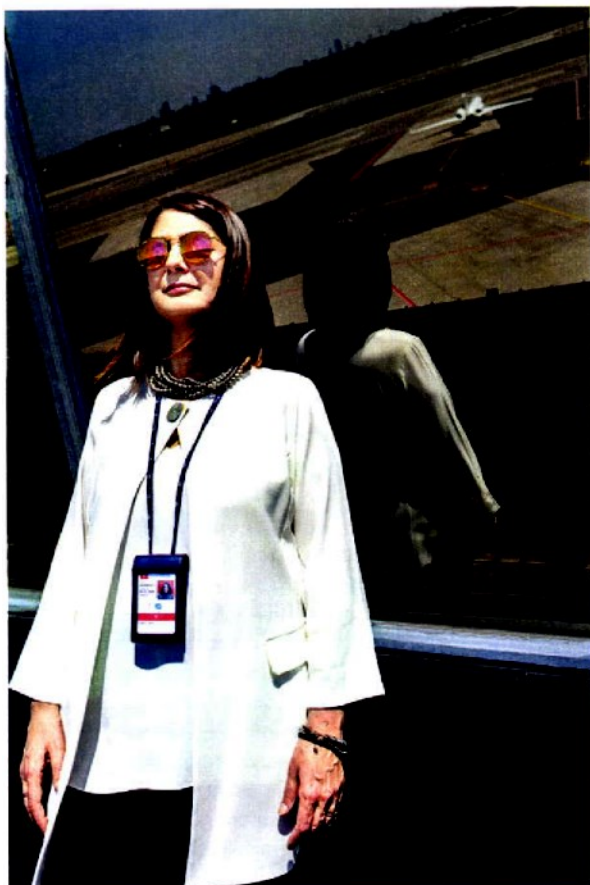
**Le due signore dei cieli di Milano, e questo è il bello, non si sarebbero mai immaginate, al liceo, di ritrovarsi qui.**

«Io vivevo nelle Marche, lontana da ogni aeroporto, sognavo di fare l'archeologa e avevo la passione per le lingue. Ma un papà malato di tecnologia mi ha in qualche modo convinto spinto a scegliere questa strada», racconta Massari. «Io facevo ragioneria, destinata a finire dietro il bancone della salumeria di famiglia a Bologna», ricorda Naldi. Non ci è mai arrivata: «Finito il secondo anno di scuola superiore, ho capito che la vita di negozio non faceva per me. Troppo piatta», ricorda. «Quell'estate una mia amica, mentre passeggiavamo al festival dell'Unità, mi ha raccontato dell'esistenza dell'istituto aeronautico di Forlì. La mattina dopo suo padre ci ha portato a visitarlo». E da lì la sua vita è cambiata.

Erano gli anni della "smilitarizzazione" dell'Enav, la società che gestisce il controllo del traffico aereo, e «per noi, in un

IL CIELO SOPRA MILANO, all'improvviso, si è colorato di rosa. Non importa se si atterra o si decolla. Se si arriva da Pechino, Lamezia Terme, New York o dalle isole Lofoten. A muovere con fili invisibili il volo in quota dei 3mila aeroplani che ogni giorno passano sopra il nord Italia e a organizzare i 315 arrivi e partenze ogni 24 ore a Linate c'è una coppia di "direttori d'orchestra" diventata un unicum nel trasporto aereo italiano: due donne. «E pensare che questo, una volta, era un ambiente militare!», ride Maria Naldi. «E che a noi, pioniere del mestiere, quando abbiamo iniziato i corsi ci guardavano come marziane». Non è più così. I tempi sono cambiati anche negli aeroporti. Lei - un jet alla volta - ha salito tutti i





« È UN LAVORO  
COMPLESSO,  
MA NON SI DEVE  
PER FORZA ESSERE  
RAMBO OPPURE  
WONDER WOMAN »

strane strisce colorate - "strip" le chiamano in torre - che sono l'identikit di ogni volo in arrivo e partenza. Allo scalo milanese ce n'è uno in decollo o atterraggio ogni 200 secondi.

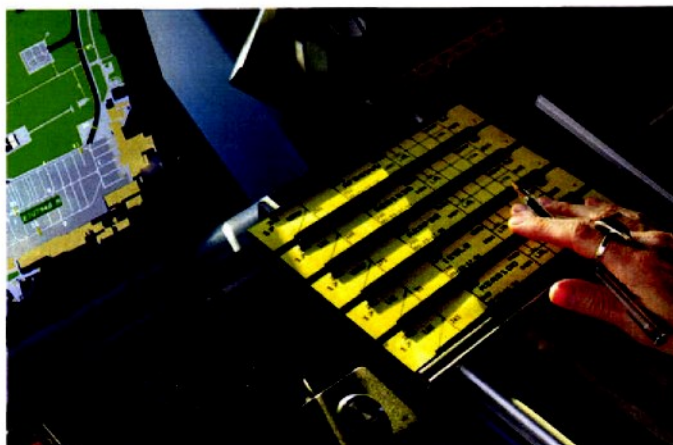
«È un lavoro complesso ma non è necessario essere Rambo o Wonder Woman», dice Massari. «Basta non essere daltonici perché strip e tracciati dei voli sui radar sono colorati. Poi bisogna avere concentrazione e sangue freddo per gestire le situazioni impreviste. E tutti i parametri fisiologici devono essere perfetti per rispondere bene in situazioni di stress». Quali? «Al netto delle emergenze, la vera botta di adrenalina è quella dei temporali», spiega Naldi. Devi rivoluzionare la routine in pochi secondi, spostare gli aerei per evitare le aree di maltempo peggiori. «E in questi casi capita magari di dover invertire nell'arco di pochi secondi il senso di decolli e atterraggi, da sud-nord a nord-sud», racconta, muovendo sia in torre che in sala radar al centro di controllo tutti i puntini che lampeggiano sugli schermi con la sincronia di un orologio di precisione. Sapendo che dietro ognuna di quelle luci c'è un velivolo carico di persone.

Le tecnologie hanno cambiato e cambieranno questo mestiere. «Ma il fattore umano resta essenziale», assicura Mas-

corso dove eravamo solo due donne su 35, gli inizi non sono stati facili», spiega Marinella. Un po' perché la scuola da controllori è una specie di *X-Factor* lungo 18 mesi «con nozioni di aeronautica, meteorologia, diritto», dove un solo esame sbagliato è sinonimo di bocciatura definitiva. Un po' perché all'epoca quello era un ambiente chiuso, «dove il rischio era di pagare pedaggio doppio: per essere civili e non essere uomini». Acqua passata, come dimostrano i loro ruoli attuali e l'organigramma della società per cui lavorano, una delle pochissime a Piazza Affari, che ha come amministratore delegato [Roberta Neri](#).

**I cromosomi in fondo, in questo mestiere, non fanno differenza.** «Quando ho iniziato ero l'unica donna in torre di controllo», ricorda Naldi. «Ma una volta che sei lì su, non conta. È un ambiente particolare. Fa freddo, caldo, lo spazio è piccolo, la tensione alta. Di notte vai in tuta, non è un posto dove fare sfilate, sui pavimenti ci sono le grate quindi pensare di mettersi i tacchi, per dire, è *off-limits*». Una volta seduti in postazione, la concentrazione è totale. C'è l'aereo che si avvicina per l'atterraggio, un altro che segue a poche miglia di distanza, uno che si stacca dal finger per iniziare le procedure di decollo. Tre controllori, uno di fianco all'altro, li guidano con precisione millimetrica scambiandosi come prestigiatori

Al lavoro nella cabina di comando, le rotte sono tracciate da "strip".  
Sopra, Maria Naldi. Pagina accanto: un Airbus sulla pista d'atterraggio.



« LA VERA  
BOTTA DI  
ADRENALINA ?  
QUANDO  
CI SONO I  
TEMPORALI »



sari. In torre, dove i turni prevedono due ore consecutive in cuffia in collegamento con gli aerei seguite da una di riposo, è prevista la presenza di un "facilitatore". «Una persona con cui puoi parlare se hai un qualsiasi problema personale contingente, un lutto o un momento di difficoltà», dice Naldi. «Provvede, se fosse necessario, ad affidarti per un turno compiti più defilati e meno impegnativi».

L'ordine massimo regna (e deve regnare, ovvio) anche nell'immenso salone del centro di controllo. «Il nord Italia è un'area molto particolare», racconta Marinella. «Ci sono le Alpi a Nord, c'è il Monte Bianco che impedisce l'atterraggio diretto per gli aerei che arrivano verso Milano planando da quella direzione, c'è la nebbia al suolo». E il lavoro si è complicato ancora di più, ora che le rotte ad altissima quota, oltre gli 11 mila metri, sono state liberalizzate. Fino a qualche anno fa gli aerei correvano su una specie di binario obbligato, lungo un'autostrada del cielo disegnata a zig-zag tra i vari radiofari che guidavano da terra il viaggio. «Oggi ogni compagnia può decidere che rotta fare a seconda di vento, correnti, meteo e noi dobbiamo armonizzarle perché tutto funzioni senza intoppi».

**L'ex aspirante archeologa guarda con orgoglio la sua squadra al lavoro.** «Il segreto di noi donne che siamo riuscite a fare strada in un mestiere e in un ambiente come questo è probabilmente la determinazione». Mischiata con una passione che nessuna delle due padrone dei cieli di Linate ha perso. «Qual è il momento del mio lavoro che mi piace di più? Non ho dubbi: la settimana del Gran Premio di Formula Uno a Monza». In quei giorni, nel parco attorno a Villa Reale viene spostato un camion iper-attrezzato che funge da torre di controllo mobile per l'eliporto provvisorio creato sui prati a due passi dai box. «E durante quei giorni ritorno alle origini, gestendo il via-vai di elicotteri che fanno la spola avanti e indietro dall'autodromo». Trasportano piloti, sponsor, tifosi con conto in banca adeguato a trasferimenti di questo tipo. «Sono decine, a volte arrivano tutti assieme, sono scene da *Apocalypse Now*», racconta con il sorriso di una bambina che parla del suo gioco preferito. In salumeria a Bologna, di sicuro, non sarebbe stata la stessa cosa. ■

Qui accanto, Marinella Massari. In alto, il controllore radar registra gli aeromobili in rotta.