

Enav, le “vedette del cielo” che 24 ore su 24 (da terra) vegliano sull’aeroporto

«L’unità di misura è il secondo. Ma non siamo supereroi»

IL REPORTAGE
Una mattinata
nella torre
di controllo

MARIO BARRESI

CATANIA. «Station calling?», chiedono da questo ufficio a 24 metri di quota con immense vetrate e vista mozzafiato sull’Etna che sembra costruita attorno a Librino. Per ascoltare la risposta viene d’istinto rivolgere lo sguardo a sud, dove da qui si scorge persino un lembo di spiaggia. È il pilota di un aereo Mistral, parla dalla pista 26: «Ready to start!». Risposta tempestiva e comprensibile, seppur con un inglese dall’inflessione catanese: «Stand by, stand by».

Eccoli, i protagonisti silenziosi. Gli uomini e le donne che lavorano, 24 ore su 24, per il controllo del traffico aereo civile. Benvenuti nella torre di controllo dell’Enav, a Fontanarossa. È l’inaccessibile stanza dei bottoni da dove i controllori di volo gestiscono atterraggi e decolli, «garantendo sicurezza e puntualità a milioni di passeggeri l’anno», rivendica Paolo Gigliotti, il responsabile dei Centri aeroportuali Enav di Catania e Comiso. Ex militare dell’Aeronautica entrato fra i controllori “civili”, poi capo impianto in Malesia per lo sviluppo di un progetto di partnership internazionale. E adesso in Sicilia. «Vi abbiamo mandato uno dei nostri migliori uomini», è il biglietto da visita di una fonte romana che organizza la no-

stra visita guidata.

Per accedere all’edificio e poi alla torre di controllo ci sono delle rigide procedure di sicurezza. «Dall’11 settembre molte cose sono cambiate, ma ci siamo adeguati». E anche i controllori sono consapevoli di «fare un mestiere che non possono fare tutti». A Catania sono una cinquantina (su un totale di 60 dipendenti, compresi tecnici, security e amministrativi, più altri 10 destinati a Comiso) «nell’aeroporto che non dorme mai». Non c’è bisogno di una laurea, ma bisogna superare una selezione dura e una formazione che non finisce mai.

In torre, a mezzogiorno, tre controllori: uno per il movimento aereo che prende in consegna gli aerei a partire da otto miglia da e per l’aeroporto, uno di terra che genera le operazioni di pista e un coordinatore, che non parla con gli aerei ma con tutto il resto del mondo. Tre uomini al comando, con almeno il doppio di pc e schermi. Devono gestire 150 aerei, che a luglio e agosto diventano 250-280. «La torre di controllo - spiega Gigliotti, indicandoci un monitor - governa lo spazio aereo, che è una porzione di quello dell’Aeronautica, con cui c’è massima sinergia». Sui monitor le informazioni a flusso continuo: il database dei singoli voli, il meteo, il radar con lo spazio aereo, il pannello per le luci cromatiche di pista («indispensabile quando

spunta “la lupa”, famigerata nebbia etnea) e un software di collegamento automatico con Sac, «il gestore con cui c’è un rapporto straordinario».

Le “vedette” di Fontanarossa hanno in carico, in contemporanea, un Alitalia e un Mistral in partenza, un Ryanair in arrivo, più un elicottero dei vigili del fuoco e un velivolo di un aeroclub. Questa è routine. E l’emergenza? «Una pratica codificata, a cui si risponde con un set di procedure», risponde serafico Gigliotti. Che cita «l’atterraggio di un aeromobile senza carrello nel 2016» e le «frequenti cadute di cenere lavica». I tre controllori annuiscono. «Non sono supereroi, ma figure che mettono al centro il gap di tecnologia, sapendo che è l’uomo a fare la differenza». Lo stuzzichiamo sulle (talvolta lunghe) attese in pista prima del decollo, ma lui non fa una grinza: «Siamo negli standard, nessun eccesso al di là di qualche picco estivo». Ed è tiepido anche sul sogno di una nuova pista per Fontanarossa: «Oltre a ciò è necessario avere un sistema infrastrutturale, fra hangar e vie di rullaggio, che implementi il sistema-aeroporto».

E poi ci sono loro. I controllori. La cui «unità di misura è il secondo»: 60 per il decollo, 40 per allineare il volo. Pochi? «Il mio maestro, un vecchio istruttore, mi faceva entrare - racconta Gigliotti - in una stanza, da solo, a contare un minuto. Sembrava un’eternità...». E in effetti lo è, vista da quassù.

Twitter: @MarioBarresi





NELLA STANZA DEI BOTTONI. In alto una visuale della torre di controllo Enav di Fontanarossa; sopra un controllore al lavoro; a destra il responsabile Paolo Gigliotti [fotoservizio Davide Anastasi]



*Questo è un mestiere che non possono fare tutti
L'emergenza?
Per noi un set di procedure*



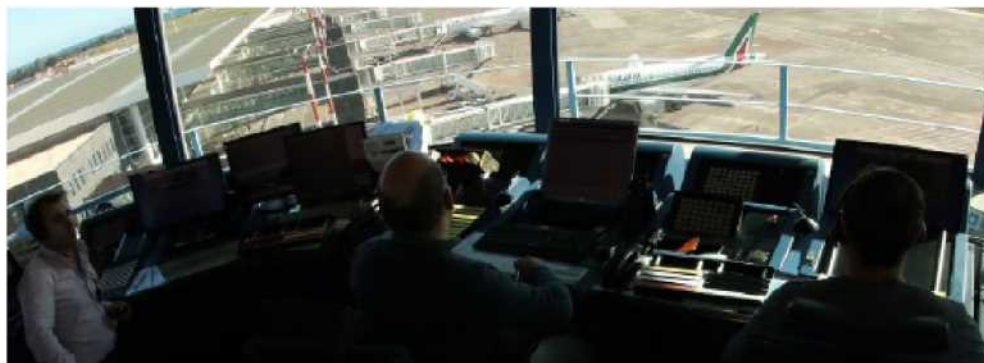
il vademecum

COS'È

L'Enav è l'operatore unico a livello nazionale nel controllo del traffico aereo civile. Dal luglio 2016 è quotata in Borsa, passando da società con socio unico a partecipata. Il ministero dell'Economia detiene il 53,3% di Enav, che è vigilata dal ministero dei Trasporti

COSA FA

Gestisce il traffico aereo civile: 1,8 milioni di voli controllati all'anno su uno spazio aereo di oltre 750mila kmq. L'attività avviene attraverso 45 torri di controllo (per gestire decolli, atterraggi e movimentazioni al suolo) e 4 centri di controllo d'area, da dove si assicura l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili in rotta. In tutto oltre 4.200 dipendenti, oltre il 50% controllori ad alta specializzazione per 62 radar primari e 10 di superficie



LA NOVITÀ**CATANIA-PARIGI****TRE VOLTE****LA SETTIMANA****CON AIR FRANCE**

Air France dal prossimo 27 marzo collegherà l'aeroporto Fontanarossa di Catania con il Charles de Gaulle di Parigi tre volte alla settimana, il martedì, il giovedì e il sabato. I nuovi voli si aggiungeranno a quelli del sabato e della domenica di Klm per Amsterdam, permettendo ai passeggeri in partenza da Catania di approfittare di coincidenze, entro le due ore di transito all'aeroporto di Parigi o Amsterdam, verso più di 100 destinazioni in Europa e 14 nel mondo. L'apertura di questa nuova destinazione Air France è anche l'occasione per lanciare una promozione a 39 euro a tratta per tutti i passeggeri che acquisteranno il biglietto entro l'11 dicembre per viaggi dal 27 marzo al 24 giugno 2018. La nuova rotta Air France sarà operata con aeromobili Airbus A319 e A320. «Il volo Air France per Parigi - dice il direttore Generale Air France-KLM in Italia Jerome Salemi - si affianca al recente volo KLM per Amsterdam, andando a rafforzare le possibilità di collegamento dalla Sicilia al resto del mondo. Dopo il successo del volo per Amsterdam siamo orgogliosi riportare Air France in Sicilia».