

Il racconto

Voli in aumento così lavorano i controllori

di Gennaro Totorizzo • a pagina 9

Trasporti

Voli, il superlavoro dell'Enav “Pronti a gestire ogni rischio”

Nella torre dell'aeroporto di Bari quest'anno saranno superati addirittura i numeri del 2019. Nel 2022 sono previsti 50mila voli, l'11 per cento in più. Ci sono 50 addetti, 20 sono controllori

— “ —
*I nostri ragazzi
devono avere una
capacità decisionale
immediata e molta
freddezza*

— ” —
di Gennaro Totorizzo

Un occhio vigile su tutto l'aeroporto di Bari Palese, dall'alto dei suoi 35 metri. La torre di controllo di Enav può sopportare carichi impressionanti: è in grado di gestire fino a 25 movimenti l'ora tra atterraggi e decolli. Più di due al minuto. E nello scalo barese non fanno che aumentare, dopo il fisiologico calo del 2020 causato dalla pandemia: quest'anno si supererà addirittura il numero di voli del 2019. Allora ci sono stati 45mila movimenti, mentre nel 2022 ne sono previsti 50mila. L'11 per cento in più.

E Michele Lucatuorto, responsabile Enav della torre di controllo nello scalo barese, lo racconta direttamente dalla sala operativa, dove sono seduti, uno accanto all'altro, due controllori. Scale, ascensore ed eccoci arrivati in cima: Enav, società guidata da Paolo Simioni, apre le porte del suo gioiello. Dal quale viene svol-

to un lavoro fondamentale ma silenzioso, sconosciuto ai più. «Ecco un aereo Ryanair che sta partendo proprio in questo momento», e il responsabile lo indica seguendo con il dito la traiettoria verso l'alto. Da lì non si vede soltanto la pista nella sua interezza — lunga tre chilometri — e il piazzale di parcheggio degli aerei, rispetto ai quali la torre è posizionata in maniera baricentrica. Ma anche tutta la città, la costa e talvolta il Gargano. La torre di controllo è però responsabile dei movimenti aerei sullo scalo in uno spazio aereo di cinque miglia nautiche (quindi circa 9 chilometri) di raggio e fino a 2000 piedi (circa 700 metri) di altezza.

Come dicevamo, i voli aumentano ma «sempre nella massima sicurezza», sottolineano da Enav. Nel 2020, il lavoro della torre non si è mai fermato, neanche durante il lockdown. E il 2021 ha fatto registrare un aumento esponenziale di voli: la società, nel 2021, ne ha gestiti circa 35mila facendo segnare un più 50 per cento rispetto al 2020. Quello di Palese è stato il secondo tra gli aeroporti italiani con il maggior recupero. E le previsioni per il 2022 sono addirittura più rosee, come si nota dall'andamento dei primi mesi: nel primo trimestre del 2022 si è registrato un più cinque per cento di movimenti rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-pandemico, e tra aprile e maggio, invece, un

più 10 per cento sempre rispetto a tre anni prima. Nel computo sono considerati sia il traffico commerciale, di passeggeri (che rappresenta il 98 per cento del totale) sia quello sportivo, e pure jet privati e aerotaxi. Oltre ai velivoli delle compagnie aeree commerciali, l'aeroporto di Bari fornisce assistenza anche ai gruppi di volo elicotteristici della polizia guardia di finanza, vigili del fuoco e carabinieri, e vengono svolti anche voli di addestramento dell'aeronautica. Insomma, c'è tanto lavoro da fare. Tra l'altro, ventiquattrore su ventiquattro, tutti i giorni dell'anno, senza eccezioni. La società è anche responsabile della manutenzione di tutti gli impianti tecnologici presenti sull'aeroporto necessari alla navigazione aerea. Per Enav a Bari lavorano 45 persone, dei quali 20 controllori del traffico aereo. Nella sala operativa ce ne sono due in contemporanea, seduti davanti a nove monitor, davanti alla grande vetrata che affaccia sulla pista. «I nostri ra-



Superficie 59 %

gazzi devono avere una capacità decisionale immediata, molta freddezza, e sono addestrati per questo – spiega Lucatuorto – Devono lavorare in team e coordinarsi». E proprio come accade ai piloti di un aereo, ognuno ha compiti specifici. «C'è il controllore executive che gestisce gli aeromobili e parla in frequenza con gli aeroplani, mentre l'assistente gestisce tutta l'attività extra come telefonate o coordinamenti con la società di gestione». Le operazioni cominciano, per gli aeroplani in partenza, dalla messa in moto: l'aereo al parcheggio la richiede alla torre di controllo e questa gliela concede adeguandola alle necessità del traffico del momento. Nell'atterraggio, al contrario, l'aeromobile entra in contatto con la torre negli ultimi cinque minuti circa di volo, viene assistito fino all'atterraggio e poi arriva al parcheggio, tutto in coordinamento con la società di gestione. Davanti a loro, i controllori hanno diversi monitor e tecnologie a supporto: lo schermo dedicato alle condizioni meteorologiche, con dati su vento, temperatura e pressione, poi un sistema con il quale si coordinano i parcheggi in arrivo e in partenza. Accanto ci sono uno schermo con tutti i piani di volo (gestito dal controllore coordinatore), una pulsantiera con le linee telefoniche che possono servire per gestire il traffico e un monitor per la gestione delle luci in pista. E naturalmente il radar che consente di monitorare la posizione degli aeromobili in maniera interattiva. Questa è la routine. Ma potrebbero verificarsi situazioni di emergenza alle quali i controllori rispondono prontamente. «Generalmente si tratta di problemi tecnici a bordo, risolvibili: in un anno se ne registrano quattro o cinque. In quel caso il primo compito del controllore è assistere l'equipaggio disturbandolo il meno possibile e bisogna garantire l'atterraggio rapidamente. A terra si attiva infine un sistema di allerta con i soccorsi».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Bari-Palese La torre dei controllo dell'aeroporto di Bari



▲ Responsabile Michele Lucatuorto