Libero
09-NOV-2026
da pag. 14 / foglio 1 / 3
Quotidiano - Dir. Resp.: Alessandro Sallusti
Tiratura: 55469 Diffusione: 16412 Lettori: 179000 (Data Stampa 0001031)
DATA STAMPA
45° Anniversario

Data Stampa 1031-Data Stampa 1031
Data Stampa 1031-Data Stampa 1031

Gli angeli custodi dei voli «Da questa torre a 80 metri "guidiamo" 70 aerei all'ora»

Memoria, concentrazione, un inglese perfetto e 30 monitor: così i controllori di volo dell'aeroporto di Malpensa gestiscono il traffico dei cieli. «Lavoro faticoso, le pause sono obbligatorie»

La sala operativa sembra una astronave: nelle 6 postazioni si alternano 50 dipendenti

La Torre, sesta in Europa per altezza, ormai è totalmente tecnologizzata: la carta è abolita

Dall'inviato a Malpensa (Va)
ALESSANDRO DELL'ORTO

Da quassù - 80 metri di altezza, come stare al 25esimo piano di un palazzo - si vede tutto, ma si sente nulla. Nessun rombo di motore, nessun fischio, niente di niente anche se lì sotto, a poche centinaia di metri, ci sono aerei parcheggiati, in rullaggio, in fila per partire, in decollo e in atterraggio. E questo silenzio («È tutto sonorizzato, altrimenti sarebbe impossibile lavorare») fa uno strano effetto anche perché ti immagini un ambiente chiassoso e frenetico, nervoso, fatto di adrenalina e agitazione, e invece c'è un'inaspettata tranquillità («Ma non è sempre così, oggi non ci sono problemi di visibilità: con altre condizioni cambia tutto») e le uniche voci che si sentono - quelle che scambiano informazioni con i comandanti degli aerei - sono pacate, quasi sussurrate nei microfoni che pendono dalle cuffie.

COME UN'ASTRONAVE

Già, eccoci nel centro nevralgico della Torre di Controllo di Malpensa (la più alta d'Italia e sesta in Europa dopo Vienna, Amsterdam, Dublino, Londra e Dusseldorf), inaugurata nel maggio del 1999 e gestita dal Gruppo Enav (così come, in Italia, altre 44 Torri di Controllo e 4 Centri di Controllo d'Area per un totale di 4.500 dipendenti e 2,2 milioni di voli l'anno): uno stanzone rotondo che sembra un'astronave, circondato solo da vetrate, con una tecnologia all'avanguardia. È qui, in quello che è il cervello dell'aeroporto, che vengono gestiti i movimenti a terra e il traffico aereo (70 voli ogni ora, tra decolli e atterraggi; la torre nei primi 10 mesi del 2026 ha gestito 189 mila i movimenti, nel 2025 226 mila) ed è qui che si decide come, dove e quando far muovere i velivoli. «Il nostro organico, tra tecnici e personale di struttura, è di 96 dipendenti - spiega Francesco Magliulo, Deputy/Responsabile Operator Malpensa - I controllori di volo sono 50, tutti italiani, e hanno tra i 21 e i 55 anni: il limite massimo per esercitare questa professione è 60 anni». Perché è un lavoro faticoso per il quale servono massima attenzione, ottima conoscenza dell'inglese (ci vuole una particolare certificazione: si comunica solo in inglese e con termini tecnici), memoria, concentrazione (non a caso i turni, per contratto, prevedo-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS1031 - S.10777 - L.1979 - T.1979

Libero
Quotidiano - Dir. Resp.: Alessandro Sallusti
Tiratura: 55469 Diffusione: 16412 Lettori: 179000 (Data Stampa 0001031)

DATA STAMPA
45° Anniversario

no il 33 per cento di riposo durante le 8 ore lavorative diurne e il 50 per cento nelle 8 ore notturne). Oltre a una salute perfetta.
«Tutti i controllori, fino a 40 anni, si devono sottoporre a visite specifiche ogni due anni, poi ogni anno – aggiunge Massimiliano Di Monte, Responsabile Malpensa -. Bisogna avere dei valori imprescindibili per poter mantenere la licenza attiva. Le faccio un esempio: un diabetico non può lavorare».

ORA DI GREENWICH

Quando esci dall'ascensore ed entri nella sala operativa della torre ti trovi improvvisamente in mezzo a una sfilza di monitor (più di trenta) di ogni tipo, sui tavoli e appesi al soffitto, con al centro della vetrata un grande orologio: «Non ci guardi così sorpreso, è indietro di un'ora perché segna l'orario di Greenwich: è così in tutti gli aeroporti, anche dall'altra parte del mondo – continua Di Monte -. È il modo per raggirare il problema dei fusi e calcolare con precisione la durata dei voli».
Nelle scrivanie in prima fila, subito davanti alle finestre che danno sulle piste, ci sono cinque postazioni, ognuna delle quali ha una funzione specifica. La prima a sinistra è quella del *Delivery*. «È il controllore demandato a parlare con gli aerei che sono a terra», spiega Francesco Magliulo. Di fatto è il primo operatore con cui l'equipaggio di un aereo si interfaccia: lui, sui monitor, visualizza dettagli come la destinazione, la rotta prevista, la quota, la fascia oraria assegnata, l'orario di decollo (le famose "strip" che una volta era in carta ma qui, dal 2019, sono digitali) e infine autorizza i piloti a mettere in moto il velivolo. A quel punto entra in gioco la seconda postazione alla sua destra, quella del *Ground* (movimento al suolo) che «controlla tutti gli aeromobili a terra, sia quelli appena atterrati che devono parcheggiare che quelli parcheggiati che devono partire gestendo gli incroci e le precedenze», precisa Magliulo. Ancora più a destra, centralmente, c'è il *Coordinatore*, che ha il compito di gestire e raccordare i flussi informativi e operativi tra i vari settori e con gli enti esterni, mentre nelle ultime due postazioni rimanenti ci sono i *Controllori* (in questo caso due ragazze) della "Torre ovest" e della "Torre est", cioè le due piste dove decollano e atterrano gli aerei: sono loro a gestire il traffico autorizzando le partenze e coordinando gli arrivi. Alle spalle di queste cinque postazioni, infine, in un immenso tavolone centrale a semicerchio che domina la stanza, controlla tutto il *Caposala operativo*, il quale è il responsabile di quanto accade nella sala operativa, si interfaccia con i capi e gestisce le emergenze.

IL GIGANTE DEI CIELI

Nel frattempo, qui nella Torre di Controllo di Malpensa, le luci e le lucine dei monitor lampeggiano, i controllori parlano, gli aerei si muovono e la routine quotidiana va avanti. Finché, improvvisamente, il tempo resta come sospeso quando qualcuno annuncia: «Sta arrivando». È il volo Emirates con Airbus A380 - quello a due piani - da New York: il più grande aereo (per civili) del mondo che può ospitare oltre 850 passeggeri. Eccolo. Si avvicina maestoso da destra. Si abbassa dolcemente. E - *oplà* - tocca la pista con eleganza, lasciando senza fiato ed emozionando chi è quassù per la prima volta. Ma forse, un po', anche chi ci lavora tutti i giorni. ■

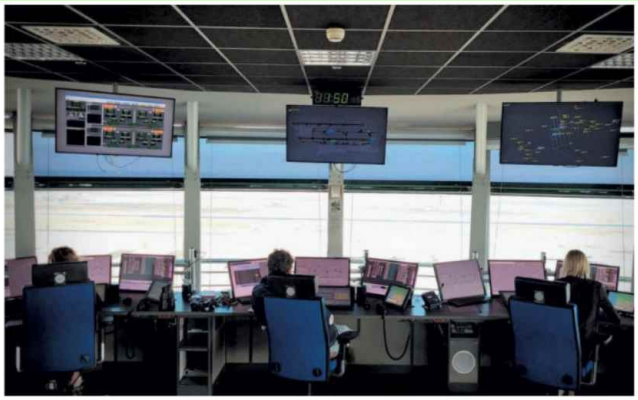
ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS1031 - S.10777 - L.1979 - T.1979

09-NOV-2026
da pag. 14 / foglio 3 / 3

Libero

Quotidiano - Dir. Resp.: Alessandro Sallusti
Tiratura: 55469 Diffusione: 16412 Lettori: 179000 (Data Stampa 0001031)

DATA STAMPA
45° Anniversario





A sinistra, l'interno della torre di controllo che conta ben cinque postazioni dalle quali vengono coordinati tutti i movimenti degli aerei a terra, gli atterraggi e i decolli. A destra, la torre di controllo dell'aeroporto di Milano-Malpensa vista dall'esterno.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS1031 - S.10777 - L.1979 - T.1979