

# Ma in torre di controllo sono i giorni più "caldi"

Picco di traffico per i charter della neve in arrivo dall'Inghilterra  
Oltre 170 voli al giorno. E ora un "uomo radar" su tre è donna

**FEDERICA CRAVERO**

Scene di un normale inverno all'aeroporto di Caselle. I mezzi spazzaneve vanno su e giù lungo la pista di movimentazione, sparando getti d'aria per sciogliere i residui di ghiaccio. La pista di decollo e atterraggio, dove per tutta la notte è stato sparso liquido antigelo, è già stata pulita. Passata la neve, finita la gelata notturna, le prime ore della mattinata sono state ammantate da una nebbia abbastanza fitta ma a partire dalle nove il tempo ha iniziato a volgere verso il bello. E le vetrate della torre di controllo che vigila dall'alto della palazzina **Enav** sono un osservatorio privilegiato per assistere al traffico di uomini, mezzi e velivoli che si muovono avanti e indietro sullo scalo Sandro Pertini. «Per Torino queste giornate sono tra le più intense per quel che riguarda il traffico aereo - afferma Andrea Santospirito, vice responsabile del centro **Enav** di Torino - Al contrario di altre città in cui è il periodo delle ferie estive che fa toccare le punte più alte, per noi questo accade d'inverno quando iniziano a fare la spola i charter della neve, soprattutto con l'Inghilterra». In questi giorni si arriva al picco di 170 voli giornalieri, 20 in più rispetto alla media annua di Caselle. All'interno della struttura 42 controllori del traffico aereo si alternano in turni sulle 24 ore per gestire tutto ciò che vola sopra le nostre teste e transita negli aeroporti torinesi di Caselle e Aeronautica, oltre a Cuneo

Levaldigi. Addetti che passano otto ore (con pause obbligatorie di trenta minuti ogni due ore) concentrati sul monitor del radar che riporta ogni quattro secondi, il tempo che impiega l'antenna a fare un giro completo, i movimenti degli aerei che si trovano sui cieli piemontesi. In giallo quelli in quota, in verde quelli che si preparano ad atterrare, in viola le linee rette che indicano i corridoi di avvicinamento alla pista d'atterraggio. La voce del controllore di volo, distorta dalla comunicazione via radio, dialoga con il pilota attraverso messaggi brevi e scanditi. Una cantilena pacata e asettica, riconoscibilissima in tutto il mondo per via di quell'insieme di sigle e codici tenuti insieme da poche parole in un inglese quasi indecifrabile. Unica deroga il saluto, che per educazione e simpatia si fa nella lingua della torre di controllo. Con lo stesso tono si parla con gli aerei di linea e con i charter, ma Torino più che in altri scali pullula di velivoli diversi: quelli militari costruiti da Leonardo, quelli delle scuole di addestramento - «Ogni tanto capita che un allievo si perda», sorridono i controllori - ma arrivano anche molti aerei di Stato per i meeting internazionali, oltre a quelli privati dei vip che atterrano qui per il festival di Cannes o il gran premio di Montecarlo quando gli scali francesi sono già intasati. «Le comunicazioni a voce sono state ridotte allo stretto necessario - precisa Santospirito -

grazie alle innovazioni tecnologiche. Ma dare il benvenuto nel proprio spazio aereo e comunicare le condizioni meteo è ancora il miglior modo di iniziare a guidare la discesa di una "macchina"». Tra l'altro spesso pilota e controllore di volo si riconoscono dalla voce: sia in un settore che nell'altro molti arrivano dall'aeronautica militare e li hanno presi i brevetti di volo prima di arrivare all'aviazione civile. Ed è questo trascorso che ha fatto sì che la presenza femminile per molto tempo sia mancata. «Ma nelle selezioni degli ultimi anni le donne si sono imposte e adesso sono un terzo del personale», chiarisce **l'Enav**. La competenza dell'Ente della navigazione aerea inizia quando si dà il via libera a un pilota perché accenda i motori fino a quando non lo si vede staccarsi dal suolo fino a uscire dallo spazio aereo di competenza. E per chi atterra da quando compare sul monitor fino a quando non lo si vede toccare terra e sistemarsi sulla pista. Operazioni che le macchine registrano ma l'occhio umano resta lo strumento più importante ed è a vista che si seguono le operazioni di decollo e di atterraggio. Tanto che, in giornate di neve come queste, quando il riverbero del sole sulla neve è accecante, gli uomini-radar oscurano con tende parasole e grandi finestre. «Restare con gli occhi incollati può essere tremendo - raccontano - Un collega anni fa ha avuto danni alla retina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Sulla torre**  
Per i **controllori di volo** dell'aeroporto  
Pertinbi questi  
sono i giorni di  
massimo traffico  
per via dei charter  
della neve in arrivo  
da mezza Europa