

25 giugno 2022

Voli: dal frozen al calidum

Come la prima donna fu per il primo uomo / così eri tu davanti a me e ovunque / ti colpisce ora l'eco della mia preghiera / che ha mille lingue e dice: rimani / tu abiti in me nel cuore di una quiete. (Walter Benjamin)

Son nato a Basilea, dice Jan Donati, ma cresciuto a Viganello, frequentando le scuole in Ticino. Ho scoperto il mondo del traffico aereo nell'anno 2002 facendo il militare, quando studiavo ancora biologia. Ho superato una selezione nel 2003 e così ho avuto il mio primo contratto come "allievo controllore di volo" e ora da 18 anni mi occupo di controllo del traffico aereo, principalmente a Locarno come responsabile della torre. La mia licenza mi permette di lavorare muovendomi anche su altri aeroporti. Sono attivo per esempio a Sion, a Meiringen (aeroporto militare) e talora ad Emmen. Per la professione ho due licenze, una come controllore della torre, l'altra come controllore di avvicinamento per i radar.

Quale la situazione in Svizzera?

Il Covid ha impattato gli spostamenti a livello globale. Eurocontrol, l'organo che gestisce i movimenti dell'aviazione civile, stima che solo l'anno prossimo e nel 2024 si ritornerà ai livelli precrisi. Attualmente la Svizzera in generale è ancora in fase di recupero. La ripresa dell'aviazione dovrà ritrovare soprattutto gli addetti che lavoravano prima della pandemia. Con il calo della domanda alcune compagnie aeree hanno proposto dei contratti "frozen" ai propri dipendenti con la garanzia di essere riassunti dopo



Jan Donati, responsabile Skyguide Locarno.

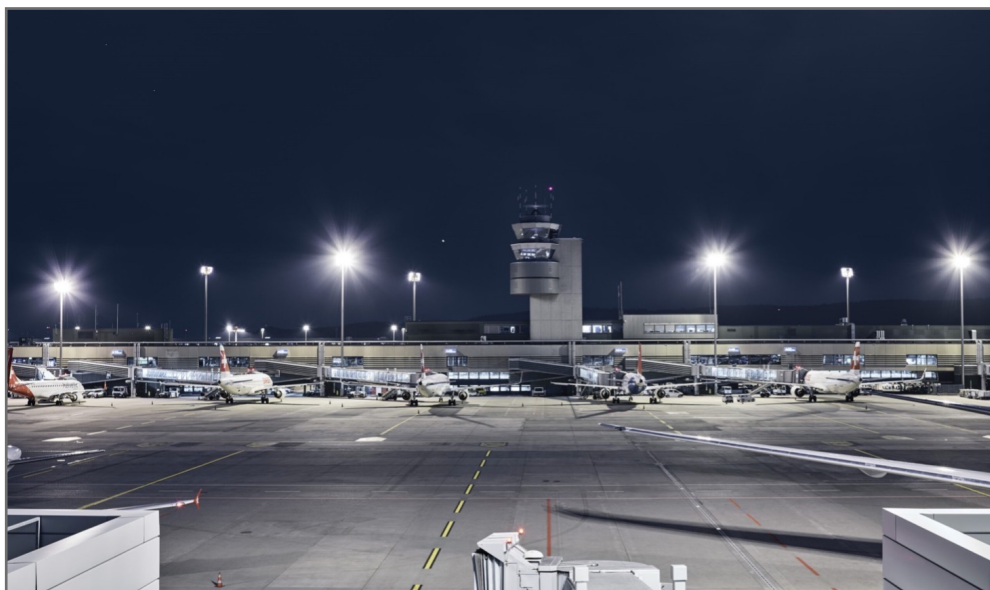
qualche anno, dopo una pausa e riaggiornandoli con corsi di aggiornamento. In altre parole il personale specializzato, che necessita di molto tempo per essere formato, è stato tenuto congelato per poter essere impiegato velocemente durante la prevista impennata dei voli. Tuttavia, alcune persone hanno nel frattempo trovato altri lavori e così nella somma manca ancora personale. Tutta l'operazione di volo ha il suo fulcro nelle personalità più visibili: comandanti, controllori, ma è bene ricordare che occorrono pure i tecnici, chi lavora in cabina o nella sicurezza. Se da Zurigo devono riprendere a viaggiare milioni di persone, il punto critico sarà la gestione generale per la sicurezza dello scalo stesso. Noi a Skyguide, nel centenario di attività del controllo di volo, abbiamo invece rafforzato

le basi anche perché, per formare un controllore, occorrono da 3 a 4 anni.

Il discorso dei simulatori?

Un'ottima scoperta. Negli anni '80 l'allenamento era rudimentale, col minimo indispensabile per un'esperienza di volo. Arrivato a Skyguide ho trovato ambienti a 360° con aerei in movimento e tutto a disposizione per gestire ogni situazione. Simuliamo le emergenze: si spera non succeda nulla, ma per farsi trovare preparati, occorrono ore e ore di pratica. La nostra scuola è a Zurigo, a Dübendorf, vicino all'aeroporto militare. Lì s'incontrano tutti i controllori anche degli aeroporti regionali (come Locarno e Lugano): ognuno simula la sua realtà. I controllori di volo in Svizzera

► Voli: dal frozen al calidum da pag. 13



La torre di controllo dell'aeroporto di Zurigo.

sono circa 800. In Ticino, una ventina. Di solito il Ticino non attinge mai da altre sedi, anche per necessità di lingua. L'idioma base è l'inglese standard nelle procedure, però molte trasmissioni si fanno localmente (come parlare con l'addetto del camion del rifornimento). Esprimersi in modo sicuro, accurato anche con persone al suolo, è essenziale nel lavoro.

Civile – militare?

In generale a livello europeo l'aviazione è organizzata in due branche: civile e militare. In Svizzera è un po' diverso perché a partire dagli anni 2000, quando fu fondata Skyguide, l'idea base era di unire i due rami per il controllo senza distinzione. Il nostro atout è cercare sinergia e flessibilità. Così appena il militare finisce il suo esercizio, lo spazio viene ridato al civile. L'utilizzo è dinamico. In altri Stati, le situazioni sono diverse anche per gli spazi aerei maggiori. Da noi non è raro vedere aerei che passano attraverso le Alpi da Est ad Ovest appena il militare finisce di volare. Così

il civile riceve una linea più diretta con tempi e consumi minori. Non credo comunque che altri Stati siano così flessibili. Quando parlo con un pilota militare, so cos'è la sua missione e il relativo target, quando mi occupo di un civile conosco le priorità.

Digitalizzazione?

Cent'anni fa il controllo aereo svizzero nasceva col minimo indispensabile per supportare i piloti. Si cercava efficienza e affidabilità e soprattutto la sicurezza del volo per la meteorologia. Per comunicare i dati medi di un aeroporto. Poi sono evoluti segnali al suolo per i movimenti con bandierine, finché, con l'utilizzo della radio, il controllore comunica e prende decisioni su propria responsabilità. Un lavoro delicato per la sicurezza di tutti. Rendiamo il volo più sicuro. Lo facciamo oggi con strumenti come il radar, microfono, sistemi di comunicazione rapidi. Più ci saranno strumenti certificati a supporto, più diventiamo manager di sistemi per essere efficienti, sicuri e in grado

di fornire il supporto necessario ai piloti. Un mestiere affascinante.

Aerei elettrici?

Per ora non vedo soluzioni dietro l'angolo. Gli aerei stanno diventando più efficienti, ci sono quelli che garantiscono un consumo minore. Quelli di linea arrivano con sistemi di pianificazione per evitare di fare voli a vuoto. Finché non si troverà una soluzione alternativa atta a garantire la sicurezza del passeggero. Ogni operazione di volo per l'atterraggio ha bisogno di un aeroporto e di riserva in volo, se per ipotesi ci sono inconvenienti a terra e occorre dirigersi altrove. Questi vincoli di sicurezza devono sussistere prima di utilizzare gli aerei elettrici. In Canada ci sono comunque già idrovolanti per le tratte commerciali che portano passeggeri con motori elettrici, passando da un'isola all'altra e avendo risolto il problema delle batterie a ricarica rapida ma, in quei casi, dovesse esserci un problema, non hanno certo quello... dell'atterraggio. (CBP)