

MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

Leonardo da Vinci, Fiumicino – G. B. Pastine, Ciampino



ACI EUROPE Best Airport Awards 2020

Over 40 million
passengers

CERTIFICATE OF RECOGNITION
WINNER

Awarded to: **Aeroporti Di Roma S.p.a.**

For excellence and achievement in airport operations.

**Olivier
Jankovec**
Director General,
ACI EUROPE

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Olivier Jankovec'.

Date: **05.11.2020**

EDITORIALE

IL LAVORO DI ADR PER LA RIPARTENZA E' STATO PREMIATO: IL TITOLO DI BEST AIRPORT E L'AVVIO DEI VOLI COVID-FREE SONO LA PROVA DEL NOSTRO IMPEGNO

DI IVAN BASSATO



Ivan Bassato,
Direttore Airport Management

Stiamo facendo un grande lavoro, tutti insieme. Infatti, ancora una volta l'aeroporto di Fiumicino e per il terzo anno consecutivo, ha ricevuto il "Best Airport Award 2020" da parte di ACI Europe, nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri, per le misure e i protocolli adottati nel contenimento della pandemia. Il gruppo Aeroporti di Roma anche in questo terribile momento si sta dimostrando non solamente pronto, ma soprattutto attento, propositivo e collaborativo nel cercare di mettere a punto modelli che non solo aiutino a superare questa dura fase, ma siano in grado di guardare avanti, a quando tutto questo starà per finire o sarà finito.

Ne sono una dimostrazione il grande lavoro fatto con il Ministero della Salute e la Regione Lazio per istituire e poi aumentare la capacità di fare il test in aeroporto attraverso i due COVID TEST CENTERS. Così come

lo sforzo per favorire l'utilizzo di test che permettano lo screening rapido dei passeggeri con tempi di risposta certi.

Quelle che abbiamo messo in campo in maniera proattiva in questi mesi e che hanno varcato il confine degli aeroporti di Roma, sono diventate policy di ACI (Airports Council International) e della stessa IATA (International Air Transport Association), ma abbiamo istituito in maniera direi quasi pionieristica quella che può e deve diventare, sono convinto, la chiave di volta per il futuro prossimo del trasporto aereo: l'adozione di protocolli standardizzati per testare tutti i passeggeri dalle aree a rischio prima della partenza piuttosto che all'arrivo. Un sistema robusto di testing pre-partenza deve sostituire il regime delle quarantene e delle ragioni consentite per il viaggio, che rappresentano i motivi che stanno determinando l'annichimento del trasporto

aereo in questo momento. Come potenziare tali operazioni è il punto a cui stiamo lavorando con Alitalia e con le grandi compagnie aeree europee e intercontinentali che operano sulle rotte di lungo raggio transatlantiche.

I fatti ci hanno dato ragione: recente la decisione italiana di sperimentare i voli "Covid tested" tra Fiumicino e gli scali di Atlanta, New York, Francoforte e Monaco, ratificato dalla recente ordinanza del Ministro della Salute di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Si tratta di un risultato eccezionale, che ci auguriamo sia foriero di una vera ripartenza del traffico aereo internazionale e intercontinentale.

Dev'essere però chiaro che non è il test-Covid prima della partenza a determinare la sicurezza del trasporto aereo, che ha già dato prova di essere sicuro con tutte le misure adottate e implementate fino a oggi. Queste misure, che ci hanno valso riconoscimenti internazionali come le 5 stelle Skytrax, l'Airport Health Accreditation di ACI e il Rina Certificate, concorrono in misura significativa alla sicurezza

del passeggero durante il viaggio aereo. Con i test prima della partenza parliamo di dare sicurezza ai territori dove i passeggeri si recano rispetto al rischio di importare il virus. Il controllo di negatività di un passeggero prima dell'imbarco è infatti una barriera "hard", mentre il regime delle quarantene e dei controlli sanitari in arrivo possono non risultare ugualmente efficaci perché dipendono dall'osservanza o meno delle prescrizioni da parte del passeggero in arrivo. Inoltre, tali controlli garantiscono un'area di rischio davvero residuale, perché è al massimo relegata alle 48 ore dal momento in cui il passeggero si è sottoposto al tampone al momento dell'imbarco. La nostra policy dunque, per la quale è chiaramente fondamentale il lavoro di collaborazione con gli organismi internazionali, ha un obiettivo molto ampio, mira cioè a una riattivazione in sicurezza del trasporto aereo internazionale ed intercontinentale.

E' importante però tener presente che questo sistema, almeno al momento, non può funzionare su tutte le destinazioni. E' efficace per le destinazioni extra UE e per Paesi che nella UE hanno una circolazione del virus particolarmente eleva-

to. Stiamo lavorando molto, insieme agli altri soggetti del nostro settore, con le istituzioni comunitarie come la stessa Commissione Europea e con ACI, IATA, EASA, ECDC (European Centre for Disease Prevention and Control), per avere un common framework. Ho molta fiducia che si affermerà un modello comune, ma è critico arrivarci il più velocemente possibile.

Si tratta di una policy che sta trovando un buon seguito, come dimostra anche il grande riscontro sulla stampa internazionale, ma può funzionare solamente se il 100% del volo è testato. A questo proposito ci stiamo impegnando su due importanti direttrici: da un lato dev'esserci una struttura legislativa che permetta di fare i controlli sulla totalità dei passeggeri in partenza. Non è infatti nella facoltà degli aeroporti o delle compagnie aeree imporre controlli sanitari. La seconda, nasce dalla necessità che ci sia un'adozione bilaterale delle modalità di controllo. E' un grosso lavoro su cui siamo ingaggiati e che ovviamente non ci vede da soli, ma insieme a tanti altri soggetti dell'industria del trasporto aereo.

I prossimi mesi saranno dif-

A Fiumicino garantito il distanziamento

ficili, ma li possiamo affrontare solamente con questi tipi di modelli alternativi alle quarantene che, come ha detto Alexander De Juniac, Director General e CEO della IATA, significano in cifre il 100% di passeggeri in meno su una tratta, perché nessuno si mette in viaggio per fare 14 giorni di isolamento in un paese straniero.

In questi giorni ci troviamo nella cosiddetta seconda fase. La curva sta salendo. È un momento molto duro per il Paese, per il settore del trasporto aereo e per ADR, ma è proprio ora che dobbiamo essere ancora più tenaci, mostrare tutta la passione e la professionalità che ci ha da sempre contraddistinto e lavorare per preparare modelli operativi per viaggiare in sicurezza e che ci serviranno quando finalmente ci troveremo dall'altra parte della curva. Se guardiamo al di là dell'orizzonte, vedremo una riduzione dei casi ed è a quel punto che dovremo essere già pronti per una nuova normalità. Esattamente quello che stiamo facendo grazie al contributo di ognuno di voi: costruire basi solide su cui ripartire.

AL LEONARDO DA VINCI CONTINUA L'IMPEGNO NELL'ADOZIONE DELLE MISURE PIÙ EFFICACI E AGGIORNATE PER PROTEGGERE LA SALUTE DEI PASSEGGERI.

LA REDAZIONE

Continua l'impegno di ADR nell'adozione di misure e protocolli di sicurezza nella lotta al Covid-19. ADR insieme ad Arup, leader globale nel settore della pianificazione e progettazione di grandi infrastrutture, ha appena concluso con esito positivo una analisi di dettaglio con sofisticati modelli matematici sul comportamento dei flussi passeggeri all'interno degli spazi aeroportuali. L'obiettivo è verificare e prevedere gli effetti del distanziamento sociale sull'operatività del sistema infrastrutturale al crescere del traffico aereo.

La verifica, effettuata presso l'area check-in del Terminal 3, ha misurato la performance dell'infrastruttura rispetto ad uno scenario previsionale di traffico passeggeri pari a quasi 2 volte e mezzo quello attuale, ovvero circa 25 mila passeggeri originanti al giorno.

Per effettuare tale verifica è stato utilizzato un software di simulazione dinamica, specialistico e adattato "ad-hoc" al caso analizzato, che ha riprodotto in modo fedele l'infrastruttura 3D ed il comportamento dei singoli passeggeri circolanti ciascuno con la propria caratteristica e specificità di modalità di spostamento e velocità di cammino in condizioni di distanziamento sociale. Sono stati analizzati i nodi critici nel Terminal al fine di verificare e garantire una corretta operatività anche a pieno regime e sono state individuate soluzioni operative per la gestione dei flussi con l'obiettivo di contenere al minimo il numero dei contatti tra passeggeri e la loro durata.

Il software di simulazione dinamica del flusso passeggeri ha permesso ad ADR di individuare i problemi con anticipo di molti mesi e di simulare parallelamente l'impatto dei diversi interventi di mitigazione, orientando le scelte operative e rivelandosi così uno strumento cruciale per la previsione delle criticità e la loro risoluzione.

BEST AIRPORT AWARD



ADR: PER IL TERZO ANNO CONSECUTIVO FIUMICINO E' IL MIGLIOR AEROPORTO D'EUROPA

LA REDAZIONE

Ancora una volta l'aeroporto di Fiumicino è il miglior scalo in Europa. Per il terzo anno consecutivo, il "Leonardo da Vinci" si aggiudica il "Best Airport Award 2020" nella categoria degli hub con oltre 40 milioni di passeggeri, rilasciato dall'Airports Council International (ACI) Europe, l'associazione internazionale che rappresenta più di 500 scali in Europa.

Quest'anno, il prestigioso risultato ha un significato particolarmente importante perché ha riguardato le misure e i protocolli adottati nel contenimento della pandemia e conferma come lo scalo della Capitale sia il più riconosciuto al mondo nel contrasto al

Covid-19. Fiumicino, infatti, continua ad essere l'unico aeroporto a livello globale ad aver ottenuto il rating massimo di 5 stelle da Skytrax, l'organizzazione internazionale di valutazione delle compagnie aeree e scali, dopo aver ricevuto l'attestazione Biosafety Trust Certification di Rina Service e l'Airport Health Accreditation (primo aeroporto nell'Unione Europea ad ottenerlo) sempre da parte di ACI.

È la prima volta nella storia delle rilevazioni di ACI che il primato viene attribuito per tre anni consecutivi esclusivamente allo stesso aeroporto. Lo scalo di Fiumicino, dunque, eccelle per la qualità dei servizi erogati

ai passeggeri, l'innovazione tecnologica e la funzionalità delle infrastrutture. Dall'inizio della pandemia, Aeroporti di Roma ha avviato un piano di intervento considerevole, per l'ampiezza e profondità delle misure attuate, al fine di garantire sicurezza e comfort a passeggeri e lavoratori. Dall'attività di igienizzazione dell'intero perimetro aeroportuale, alle sanificazioni automatiche "UV Clean Touch" di scale mobili, ascensori e vaschette porta oggetti, fino alla rimodulazione degli spazi all'interno dello scalo per garantire il distanziamento sociale che viene indicato da apposita segnaletica, all'installazione di oltre 350 dispenser di gel igienizzante e di circa 100 termoscanter

di ultima generazione, che misurano la temperatura corporea in meno di 2 secondi. Massima attenzione inoltre è stata posta alle informazioni al pubblico, sia attraverso l'aggiornamento dei monitor di servizio che grazie ad appositi totem informativi in doppia lingua con i suggerimenti sui comportamenti da seguire per contrastare il Covid-19.

Su queste basi, Aeroporti di Roma è ora pronta, in partnership con primarie compagnie aeree globali, all'avvio di una nuova procedura di viaggio che possa garantire un ulteriore incremento del controllo sui passeggeri ed una più efficace mitigazione del rischio di importazione

di contagio, attraverso corridoi 'Covid-tested' su voli internazionali con effettuazione di test rapidi prima della partenza. Tale proposizione potrà far leva sull'esperienza già acquisita su alcuni voli Roma-Milano e sulle rilevanti strutture di testing rapido già operative da diversi mesi nello scalo di Fiumicino.

“Siamo particolarmente orgogliosi - ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma, Marco Troncone - per questo nuovo e storico riconoscimento: stavolta il premio Best Airport testimonia il percorso virtuoso che, coniugando sicurezza e qualità nell'esperienza aeroportuale con tempestività e incisività, ha

reso Fiumicino l'aeroporto più riconosciuto al mondo nel contrasto al Covid-19. E' una nuova pietra miliare nella strategia di ADR, sempre più orientata a eccellenza nei servizi, sostenibilità e innovazione. Auspichiamo ora che efficacia nella sicurezza e spirito innovatore ci conducano a varare prossimamente una nuova procedura di viaggio che contemperi al meglio efficacia nel contrasto al Covid con una progressiva ripresa della connettività aerea da e per il Paese”.



PARTONO I VOLI COVID-TESTED

LA REDAZIONE

Raggiunto un accordo tra ADR e Alitalia e Delta Airlines che apre i così detti “corridoi puliti” per far viaggiare senza quarantena all'arrivo. L'accordo è stato ratificato da una recente ordinanza del Ministro della Salute di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

I cieli sono stati riaperti tra l'Italia e altri due Paesi: gli Stati Uniti e la Germania. Sono così inaugurati i voli “Covid-tested”: i passeggeri che effettuino un test antigenico rapido o un tampone molecolare entro le 48 ore precedenti l'imbarco e abbiano con sé la relativa certificazione, non dovranno fare il periodo di quarantena nei Paesi di arrivo.

Di converso, è quindi permesso, per ora in via sperimentale, alle persone che intendono fare ingresso nel territorio nazionale con voli “Covid tested”, operativi dagli aeroporti di Francoforte “Frankfurt am Main”, Monaco di Baviera “Franz Josef Strauss” Atlanta “Hartsfield-Jackson”, New York “John Fitzgerald Kennedy” e “Newark Liberty”, con destinazione l'aeroporto internazionale “Leonardo da Vinci” di Fiumicino, l'ingresso e il transito nel territorio nazionale senza necessità di rispettare gli obblighi di sorveglianza sanitaria e di isolamento.

I passeggeri in partenza sui voli “Covid-tested” sono tenuti a consegnare alla compagnia aerea all'atto dell'imbarco e a chiunque sia deputato a effettuare i

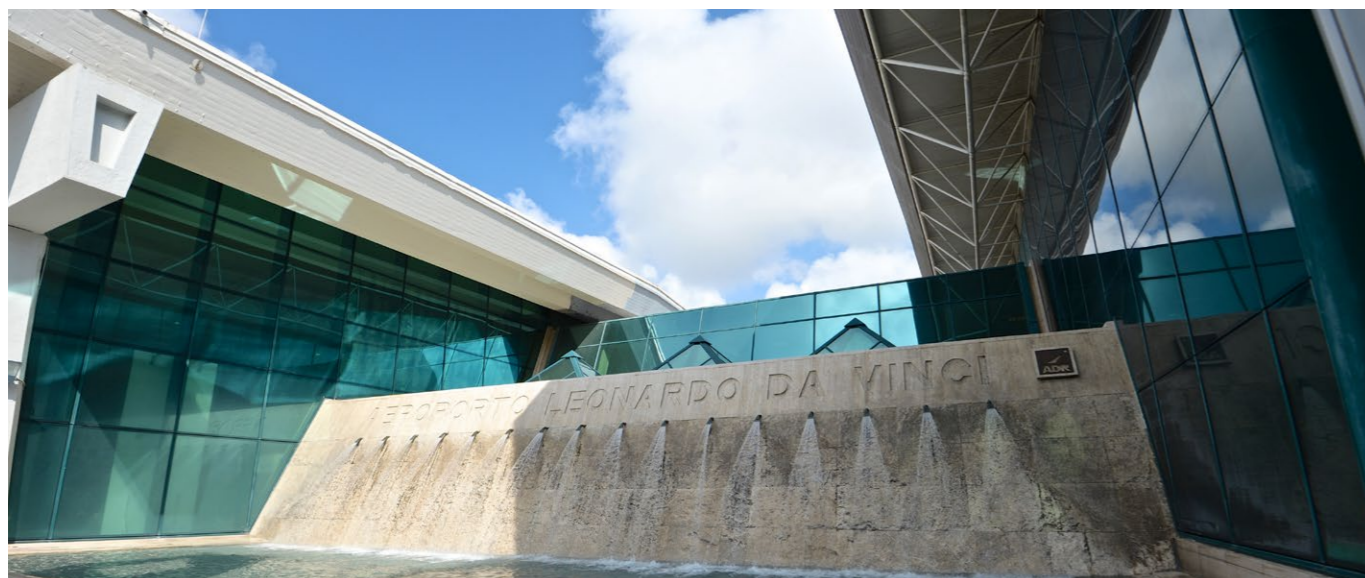
controlli, la certificazione attestante il risultato negativo del test. La compagnia è tenuta ad acquisire e verificare, prima dell'imbarco, la certificazione anche ricorrendo a modalità digitali di lettura e archiviazione.

ADR ha fortemente voluto questo primo, importante passo. Ora, se altre compagnie aeree fossero interessate, si potrebbero aprire ulteriori voli che evitino le quarantene e rendano davvero reale lo slogan da tutti auspicato: @torneremo a volare.



A seguito dell'Assemblea Generale Annuale di ACI EUROPE, l'Associazione ha annunciato l'elezione di alcuni nuovi membri, tra i quali l'Amministratore Delegato di ADR Marco Troncone.

L'incontro virtuale si è svolto da Bruxelles il 17 novembre 2020, nell'ambito del 30 ° Congresso annuale e dell'Assemblea Generale di ACI EUROPE, che ha riunito gli oltre 500 membri aeroportuali dell'Associazione in 45 Paesi, insieme ai suoi World Business Partner. Confermato per il secondo mandato il Presidente Jost Lammers, Presidente e CEO dell'aeroporto di Monaco.



GLOBAL COMPACT, LA SOSTENIBILITÀ È NEL CORE BUSINESS DI ADR

L'INGRESSO NELL'ORGANIZZAZIONE DELLE NAZIONI UNITE TESTIMONIA IL CUORE SEMPRE PIÙ GREEN DEI NOSTRI AEROPORTI

LA REDAZIONE

ADR è entrata a far parte del Global Compact delle Nazioni Unite, la maggiore piattaforma internazionale sulla Sostenibilità a conferma del crescente impegno dell'azienda verso un modello di business responsabile. Una strategia che punta a integrare la Sostenibilità in tutte le attività dell'azienda: dalla salvaguardia ambientale, alla formazione delle persone fino all'impegno per lo

sviluppo locale.

Proprio questo approccio è alla base del nuovo Master Plan che ADR sottoporrà prossimamente all'Enac e che punta a disegnare lo sviluppo dell'aeroporto con la massima riduzione del consumo di suolo, il miglioramento dei processi e l'ottimizzazione degli spazi. Allo stesso tempo, le nuove progettazioni e realizzazioni puntano a ottenere la certificazione LEED

(Leader in Energy and Environmental Design) con target di livello Gold.

Accanto a queste iniziative, ADR punta alla realizzazione di progetti e iniziative integrate con il territorio, migliorando la qualità del rapporto con la comunità locale grazie alla maggiore condivisione e consapevolezza delle esigenze territoriali.

Questo impegno è stato riconosciuto e certificato anche dall'Organizzazione Mondiale del Turismo che - per la prima volta in assoluto - ha

voluto premiare lo scalo di Fiumicino per gli obiettivi raggiunti nella Sostenibilità, a iniziare dal primato nella raccolta differenziata dei rifiuti. Pochi altri scali possono vantare uno smaltimento di quasi il 90% degli scarti prodotti in aeroporto.

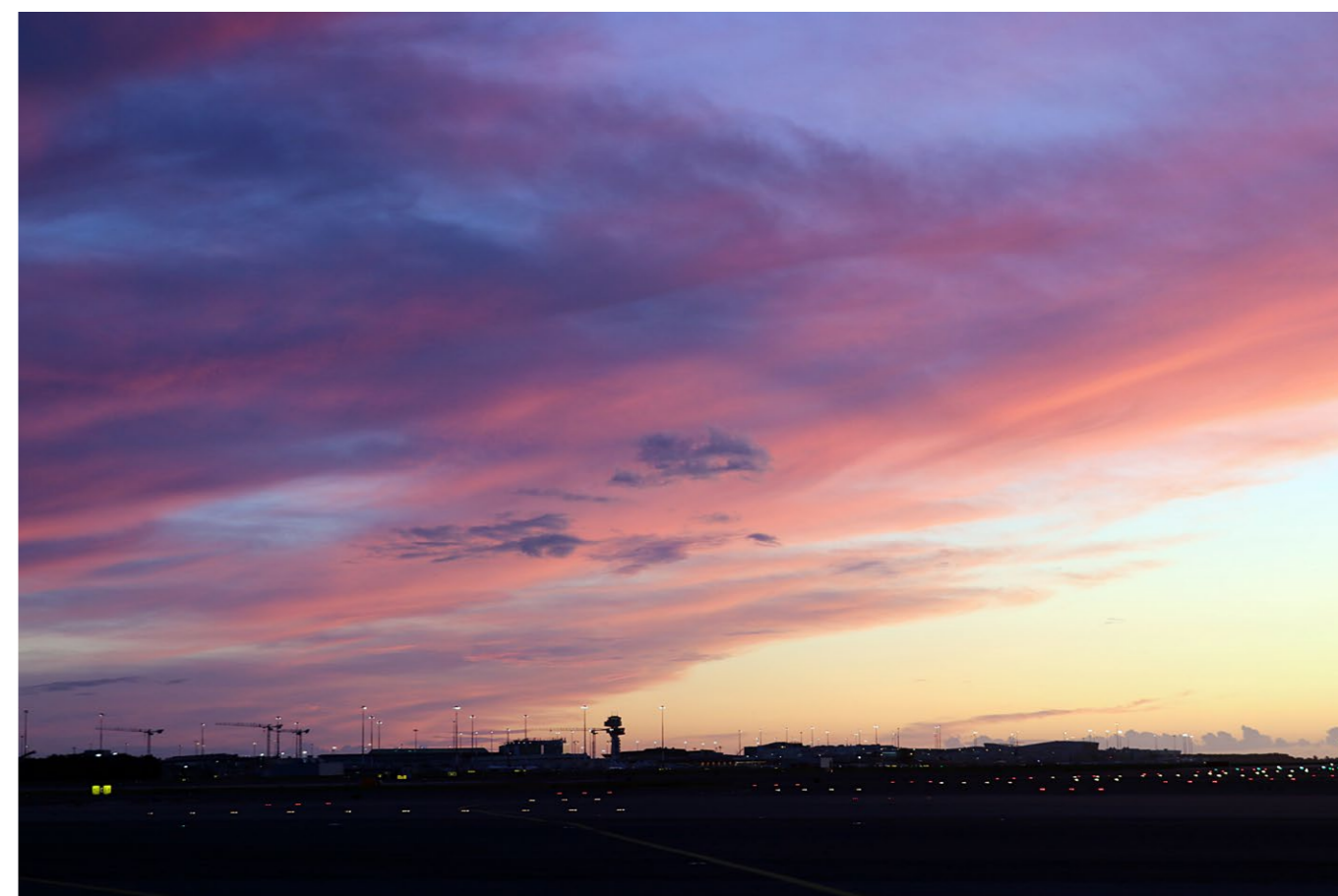
Risultati significativi sono stati raggiunti anche nella gestione delle risorse idriche. Grazie agli impianti di riutilizzo delle acque, infatti, il consumo idrico per ciascun passeggero transitato a Fiumicino è diminuito del

30% rispetto al 2012. Particolare attenzione poi al settore energetico che, grazie all'adozione di innovative soluzioni tecnologiche, ha permesso di risparmiare negli ultimi 10 anni quasi 80mila tonnellate di CO2. Inoltre per contrastare il Climate Change, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino hanno ottenuto il livello di certificazione 3+, il massimo possibile, secondo lo schema ACA (Airport Carbon Accreditation). Infine, a testimonianza di quanto sia strategica la Sostenibilità per ADR, nel 2019 Fiumicino ha raggiun-

to l'obiettivo di diminuire del 50% il consumo specifico di energia elettrica rispetto al 2006, aderendo come primo aeroporto al mondo a EP100 (by The Climate Group) con l'ambizioso impegno di aumentare la propria produttività energetica del 150% entro il 2026, mettendo a sistema i diversi progetti per la sostenibilità e dedicando al contempo un'attenzione crescente all'economia circolare.

Il nostro cuore è sempre più green.

“ Il nostro cuore è sempre più green ”



CONCLUSA CON SUCCESSO L'EMISSIONE DEL PRIMO GREEN BOND PER 300 MILIONI DI EURO

LA REDAZIONE

ADR è la terza società di gestione d'Europa ad aver emesso obbligazioni "verdi".

Il 25 novembre scorso, ADR si è affacciata sul mercato dei green bond, cogliendo una risposta immediatamente positiva da parte degli investitori. L'operazione si è infatti conclusa con richieste per oltre 12 volte l'offerta.

ADR è da tempo impegnata nel porre la sostenibilità tra le priorità strategiche insieme a qualità, sicurezza e innovazione. L'Azienda vuole diventare leader nello sviluppo e gestione dell'aeroporto con il minor impatto ambientale, proseguendo nel percorso avviato negli ultimi 10 anni di costante riduzione dei consumi di energia, acqua potabile e recupero e riciclo dei rifiuti come testimoniato anche dai certificati e riconoscimenti conseguiti fin dall'anno 2000. Tale scelta è stata sottolineata dal nostro Amministratore Delegato Marco Troncone che ha sostenuto quanto tale operazione sia "una pietra miliare nel percorso di ADR, tra i primi aeroporti al mondo ad assumere con decisione un impegno concreto sul piano della tutela ambientale e più in generale della Sostenibilità,

valore portante della strategia di Gruppo. Siamo determinati ad uscire da questa crisi più forti e più pronti per le sfide del futuro, che richiedono soluzioni improntate all'innovazione ed alla piena compatibilità con le esigenze del nostro ecosistema. Il grande successo del collocamento del nostro primo green bond, in un momento drammatico per il trasporto aereo, conferma che questa è certamente la strada giusta".

I green projects rientrano tra le categorie di interventi in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile del Global Compact delle Nazioni Unite a cui il gruppo ha aderito quest'anno. Lo scalo di Fiumicino è stato tra i primi aeroporti al mondo ad adottare la risoluzione Net Zero 2030, per l'intero settore Aviation, ed è l'unico hub internazionale ad aver ricevuto il riconoscimento "Sustainability Award" delle Nazioni Unite per l'eccellente impegno per la sostenibilità nel creare valore sul piano economico, sociale e ambientale. Inoltre, il Leonardo da Vinci è appena stato nominato "Miglior aeroporto d'Europa" per il terzo anno consecutivo dall'Airport Council International per le

misure di sicurezza e salute adottate nello scalo.

Per centrare il traguardo Net Zero 2030 si punta su progetti per la realizzazione in aeroporto di centrali fotovoltaiche multi MW e su infrastrutture per il trasporto a bassa emissione di carbonio, investendo in colonnine di ricarica elettrica e potenziando il car sharing elettrico per una mobilità nello scalo della Capitale sempre più pulita. Inoltre, nell'ottica di perseguire uno sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto efficace e responsabile, ADR si concentra sulla realizzazione o ristrutturazione di edifici che rispondano agli stringenti requisiti di sostenibilità Leed Gold ed è tuttora impegnata su nuove proposte di sviluppo di lungo termine che assicurino una drastica riduzione del consumo di suolo. Il Gruppo è anche impegnato nella ricerca finalizzata a rendere disponibili nuovi carburanti a basso impatto ambientale per l'aviazione, per il futuro utilizzo di biocarburanti, e-fuel ed idrogeno nello scalo di Fiumicino.

LE INTERVISTE ISTITUZIONALI

MY AIRPORT INCONTRA LE ISTITUZIONI

INTERVISTA ALLA PRESIDENTE ENAV FRANCESCA ISGRÒ

DI ANGELA VALENTI



Francesca Isgrò

La sua nomina è avvenuta in un momento di enorme difficoltà per il trasporto aereo. Quali sono state le prime azioni intraprese?

Stiamo certamente affrontando la crisi peggiore dal dopoguerra ad oggi e il trasporto aereo è uno dei settori più colpiti. ENAV svolge innanzitutto un servizio strategico, gestire il traffico aereo nello spazio aereo nazionale in massima sicurezza. Per fronteggiare la fase emergenziale della pandemia, abbiamo sviluppato un piano di contingency volto ad assicurare la piena operatività del

servizio con la massima tutela della salute del personale operativo, che ha dimostrato un grande senso di responsabilità. Durante la fase di lock-down, che ha provocato una riduzione del 90% del traffico aereo sui cieli europei, ENAV ha continuato ad operare per garantire il flusso di merci, medicine e personale sanitario proveniente anche dall'estero, su tutto il territorio nazionale. Per assicurare questa continuità, abbiamo introdotto una serie di azioni volte a salvaguardare la salute delle nostre risorse. Mi riferisco in particolare alla realizzazione di politiche operative gestite in totale sicurezza. Per tutto il personale amministrativo, è stato, invece, attivato lo smart-working e le community on line per mantenere vivo il rapporto umano tra colleghi. Sono state, inoltre, avviate forme di solidarietà sociale esterna ed azioni di cost saving e cost efficiency della Società. Il management, ad esempio, ha sottoscritto un accordo per il taglio della retribuzione variabile di breve termine il cui importo è stato devoluto alla ricerca scientifica per il vaccino contro il

Covid-19 insieme al compenso di una giornata di festività devoluto in beneficenza.

L'attuale crisi è la più grave della storia del mondo aeronautico. Come si pone oggi ENAV nel contesto internazionale?

ENAV è leader a livello europeo ed internazionale proprio per la capacità di investire in nuove tecnologie e nella formazione del proprio personale operativo. I service provider come ENAV hanno l'obbligo di continuare ad investire su tutti quei progetti volti a garantire che il trasporto aereo possa svilupparsi in maniera sostenibile nel prossimo futuro quando, speriamo, la crisi sarà passata. Per questo motivo stiamo continuando a lavorare, anche con i nostri partner internazionali, nell'ambito del centro di ricerca e sviluppo di SESAR - Single European Sky ATM Research - per coniugare sempre di più la sicurezza di chi vola all'efficienza, all'abbattimento dei ritardi e della riduzione dell'impatto ambientale. A questo proposito, ENAV è capofila di un progetto rivo-



La Torre di Controllo del Leonardo da Vinci

luzionario per il trasporto aereo, attivato completamente nel 2018, ben 4 anni in anticipo rispetto alla regolamentazione europea che ne stabilisce l'obbligatorietà per tutti a partire dal 2022. Sto parlando della procedura Free Route che consente a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore ai 9.000 metri, di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto senza far più riferimento al network di rotte, con importanti benefici da un punto di vista ambientale ed anche economico per le compagnie aeree. ENAV è stato il primo fra i 5 maggiori service provider europei ad implementare questa innovativa procedura grazie alla quale sono stati risparmiati globalmente 120 milioni di kg di carburante per minori emissioni pari a 370 milioni di Kg di CO2. La maggiore efficienza delle traiettorie ha permesso ai vettori di volare circa 20 milioni di km in meno

nello spazio aereo italiano. ENAV è poi tanto altro ancora per quanto riguarda il settore di unmanned vehicles (droni) e sicuramente vuole giocare la sua parte da protagonista in questo settore.

Lei è una donna in un ambiente storicamente maschile anche perché di derivazione militare ma ormai le cose sono cambiate molto.

Le cose sono cambiate, è vero. Un tempo non esistevano donne pilota o donne controllori del traffico aereo. Qui da noi, nel 1980, dopo la smilitarizzazione dell'allora Azienda Autonoma di Assistenza al Volo, hanno cominciato piano piano ad entrare anche le donne, che adesso rappresentano il 12% del personale operativo. Non solo, abbiamo anche alcune di loro ai posti di comando, la responsabile del Centro di Controllo di Milano e la responsabile della

Torre di Controllo di Brindisi. Detto ciò, credo che ci sia ancora molto da fare ed ENAV è certamente pronta a dare il suo contributo.

Il futuro è molto incerto. Qual è il suo messaggio?

Stiamo combattendo contro un nemico praticamente invisibile e dobbiamo fare tutti la nostra parte. Il mondo del trasporto aereo e i player coinvolti si stanno organizzando per garantire la salute dei passeggeri. Fiumicino è uno dei primi scali a livello internazionale ad aver attivato le procedure per i voli Covid free. Il messaggio è semplice: dobbiamo fare sistema. Tutti i nostri sforzi devono avvenire in modo coordinato altrimenti i sacrifici che stiamo facendo saranno poco produttivi. Solo con un lavoro congiunto possiamo riuscire a vincere la battaglia il prima possibile. #tor-niamoavolare!

NAVIGARE IL TERRITORIO

L'ANTICO PORTO DI ROMA: UN'OASI DI STORIA E NATURA

DI ANTONELLA SQUILLACIOTI

Prende il via la sesta edizione di Navigare il Territorio, iniziativa promossa dalla Fondazione Benetton Studi Ricerche, da Aeroporti di Roma e dal Parco archeologico di Ostia Antica, in collaborazione con il Comune di Fiumicino, la rete di scuole Tirreno Eco School di Fiumicino e Maccarese S.p.Aa. Il progetto, che ha come obiettivo la sensibilizzazione della cittadinanza verso la salvaguardia e la cura del territorio, consente di scoprire le bellezze dell'area archeologica dei Porti Imperiali di Claudio e Traiano, un sito tra i più importanti dell'antica Roma, giunto intatto fino al nostro tempo.

Navigare il Territorio prevede un ricco programma di attività gratuite, quali visite guidate, laboratori didattici e naturalistici rivolti ai ragazzi e percorsi dedicati ai bambini dai 3 ai 6 anni, per consentire anche ai più piccoli di imparare giocando.

Questa nuova edizione ha



Un momento dell'edizione dello scorso anno



Uno scorcio dell'Oasi di Portus

subito un ridimensionamento per l'emergenza Covid-19, mettendo a disposizione le professionalità dei suoi operatori in modo da non sacrificare l'esperienza ludico-didattica e l'acquisizione di quelle competenze che sono risultate più difficoltose con l'insegnamento a distanza.

Gli incontri gratuiti saranno organizzati per piccoli gruppi di studenti suddivisi per età e si terranno presso gli spazi esterni di Villa Guglielmi a Fiumicino o presso il Castello San Giorgio a Maccarese. Sarà inoltre possibile realizzare incontri presso l'oasi di Macchiagrande che, grazie alla collaborazione del WWF, garantirà la sicurezza dei ragazzi e degli operatori.

La partecipazione all'iniziativa Navigare il Territorio sarà garantita in via prioritaria agli studenti segnalati dai coordinatori del progetto Tirreno Eco-School. Per ricevere maggiori informazioni e aderire al progetto è necessario che i genitori si mettano in contatto con l'organizzazione attraverso il numero telefonico 337 1175780.

La prima edizione di Navigare il Territorio risale al 2015 e finora ha ottenuti risultati significativi, promuovendo attività gratuite - laboratori, attività didattiche e animazione - per quasi 9.000 studenti all'anno.



Uno scorcio degli scavi archeologici di Portus

A UN PASSO DALLA STORIA

GLI SCAVI DI PORTUS SONO A UN PASSO DALL'AEROPORTO ED È IN QUEST'AREA ARCHEOLOGICA CHE SI SONO SVOLTE MOLTE DELLE INIZIATIVE DI "NAVIGARE IL TERRITORIO"

LA REDAZIONE

A qualche centinaia di metri di distanza dall'aeroporto di Fiumicino, dove oggi regna una natura lussureggiante, un tempo c'era soltanto mare; la strada che collega Fiumicino con Ostia era l'antica linea di costa. Al posto della coda di macchine del ponte della Scafa, soltanto acqua. Nel corso dei millenni, il Tevere ha portato i detriti che hanno ricoperto la superficie dell'acqua, fino a dare al territorio l'assetto che noi conosciamo.

La zona archeologica di proprietà demaniale non comprende tutta Portus che per metà è ancora privata.

Entrare nell'oasi di Porto è come varcare il confine con un universo parallelo al nostro. Ci si lasciano alle spalle i suoni e i ritmi caotici dell'aeroporto, almeno come li ricordiamo fino a pochi mesi fa. Siamo a pochi metri dalle piste, la storia si è data appuntamento in questo crocevia un tempo di navi, oggi di aerei. Per questo, facciamo un balzo indietro nel tempo e arriviamo al primo secolo dopo Cristo e all'imperatore Claudio. Roma era una città

che contava ormai un milione di abitanti, vi era la necessità di approvvigionarli in tempi celeri, che soltanto viaggiare per mare poteva consentire. Ma Roma non aveva porti, tranne Ostia, un piccolo scalo fluviale che non avrebbe potuto accogliere grandi navi onerarie cariche di grano. Per consentirne l'attracco, la sola possibilità era di farle arrivare a Pozzuoli, ma poi la strada per raggiungere Roma richiedeva giorni preziosi di viaggio. Nel frattempo, si scatenavano le carestie e le epidemie tra la popolazione.

L'imperatore Claudio fece così costruire per la città di Roma un primo porto, di cui

un braccio correva lungo l'attuale via Portuense e l'altro arrivava fino al museo delle navi, a formare una grande tenaglia, che chiudeva il più ampio tratto di mare fino ad allora conosciuto. Il porto venne inaugurato da Nerone nel 65, ma l'assetto della struttura non si rivelò all'altezza del compito: le navi s'incagliavano prima di raggiungere l'attracco perché i due moli erano troppo lunghi e, costruiti direttamente in acqua, non proteggevano le imbarcazioni. Fonti storiche documentano una tempesta che distrusse 200 navi. Inoltre, la sabbia continuava a depositarsi nel fondale.



Veduta dall'alto del porto esagonale

Per arrivare al vero porto di Roma, si dovrà attendere Traiano, che fece costruire, tra il 112 e il 116, un'enorme vasca esagonale nell'entroterra, raggiungibile attraverso l'imboccatura del porto di Claudio. Le navi dovevano seguire un percorso obbligato, che veniva continuamente dragato e pulito, mentre il resto del porto venne adibito ad area di pescaggio. Le navi scaricavano la merce, sistemata poi sulle chiatte fluviali trainate dagli animali e risalivano il Tevere attraverso la fossa traiana, un braccio artificiale del fiume. In tre giorni raggiungevano così il porto di Testaccio. Le navi portavano carichi di grano, ma anche marmi, legname, animali, schiavi, oro, argento, stoffe, pellami.

La merce in attesa di essere imbarcata, veniva conservata all'interno di magazzini, resi impermeabili all'umidità con la costruzione di un doppio pavimento, all'interno del quale venivano posti muri paralleli, per creare un'intercapedine.

Le operazioni di scarico in realtà non avvenivano all'interno dell'esagono, bensì nel braccio a esso antistante, chiamato "darsena" perché in precedenza si pensava fosse un cantiere navale. In realtà, le navi onerarie scaricavano qui la merce che veniva imbarcata sulle chiatte "caudi-

carie", che la portavano alla volta di Roma.

La suggestione di questo luogo è tale che non è difficile immaginare la folla di centinaia di anni fa aggirarsi per le strade lastricate del porto, entrare e uscire dai colonnati che guidavano i loro passi, sostare alle terme del luogo, numerare i magazzini per facilitarne la contabilità. Uno reca ancora la scritta in rosso XIID, a indicare il dodicesimo magazzino della fila D o forse il magazzino 492. La popolazione era costituita per lo più da manovalanza e si dovrà arrivare a Costantino nel IV secolo per avere la vera città Portus Romae, giunta al massimo splendore.

Con la stessa approssimazione, si può datare all'VIII secolo l'abbandono progressivo del porto: in quest'epoca, infatti, gli abitanti, a causa dell'avanzamento della linea di costa, iniziarono a usare la fossa traiana, ma i detriti continuarono ad aumentare e la terra di riporto, mischiata all'acqua, iniziò a dare vita alle paludi e alla malaria, con il conseguente, definitivo abbandono nel XII secolo.

Il porto aveva un faro immenso, visibile a distanze notevoli. Per secoli, la sua collocazione è stata un mistero, finché, ricostruendo correttamente l'estensione delle braccia del porto, è stato ritrovato in

corrispondenza di via Coccia di Morto, sotto quello che oggi è un'autodemolizione, in prossimità della pista 1 dell'aeroporto.

Il faro venne costruito su una vera e propria isola artificiale con la duplice funzione di sorreggerlo e di proteggere la bocca del porto, separandone i due ingressi principali. Per costruire l'isola artificiale venne usata la gigantesca nave di Caligola, giunta da Pozzuoli nel nuovo porto marittimo di Roma ancora in costruzione. Era talmente grande da occupare buona parte del lato sinistro del porto stesso. La nave venne affondata a beneficio del porto con un carico di pozzolana. Il faro era uguale a quello di Alessandria d'Egitto, con cui Portus era gemellata.

L'imperatore stesso soggiornava a Portus prima di imbarcarsi per mare, in attesa del momento più favorevole per la navigazione. Accanto al porto, si ergeva un sontuoso palazzo imperiale, in cui esisteva un salone dalle 100 colonne.

Oggi vediamo il nostro bellissimo aeroporto che si è sostituito al crocevia di navi e commerci, gli aerei al posto delle barche, ma la vocazione resta la stessa: il viaggio e lo sviluppo economico che questo permette.



Gli scavi dell'Oasi di Portus





Al Controllo Voli, in ogni momento è importante non solo eseguire le attività ordinarie ma valutare le eventuali contingenze operative che potrebbero presentarsi



TRA IL CIELO E LA TERRA C'È IL CONTROLLO VOLI

IL LAVORO DEI COLLEGHI NELLA GRANDE SALA AFFACCIATA SULLE PISTE DI VOLO

DI PAOLA MORETTI E SILVIA ROSATI

Non saremo alla NASA, ma il grande video wall che domina la sala del Controllo Voli, i monitor sulle scrivanie che riproducono piazzole e gates d'imbarco, il telefono intelligente che mette in comunicazione anche con la Torre di Controllo, la tecnologia degli strumenti informatici presenti in oltre 200 metri quadrati, ricordano un centro spaziale. Il sistema di videosorveglianza per il monitoraggio delle attività di scalo è dotato di 56 telecamere DOME, orientabili a 360°, installate a servizio dei pontili d'imbarco e 71 telecamere fisse dei piazzali sosta remoti. Il monitoraggio è garantito da un video wall composto da 8 monitor al plasma da 50 pollici e dai 19 monitor LCD da 19 pollici installati sulle postazioni di lavoro. Con il termine "Ready", i col-

leggi del del Controllo Voli, in comunicazione radio con il pilota, autorizzano l'equipaggio a contattare la Torre di Controllo per poter lasciare la piazzola. Prima di autorizzare l'operazione, tutti i tasselli del complesso puzzle aeroportuale, composti dai processi in grado di portare un velivolo al decollo, devono essere stati ricondotti a comporre il disegno originario. I responsabili di ciascun processo devono comunicare di aver condotto a termine quanto di propria competenza. Si tratta di informazioni in apparenza di semplice trasmissione, ma che in realtà devono essere raccolte in poco tempo e in modo accurato ed efficiente.

Tutte le procedure e le politiche di comunicazione sono standardizzate, al fine di ridurre ogni possibile fonte

di errore. Il primo monitor all'ingresso offre la visualizzazione grafica delle piazzole come se fossero viste dall'alto, riproducendo le informazioni utili: il volo assegnato, il volo atteso e quelli successivamente pianificati. Le stesse informazioni sono fruibili per le uscite d'imbarco. I dati ricevono continui aggiornamenti operativi da parte di handler, vettori ed ENAV che vengono immessi su una piattaforma disponibile sul web, il CDM (Collaborative Decision Making) in cui tutti registrano i propri dati secondo le proprie responsabilità: ADR inserisce il ready, controlla cioè che gli aeromobili siano pronti a muovere, l'Enav inserisce gli aggiornamenti provenienti dai radar (gli orari di atterraggio e stimato arrivo aeromobili), il vettore o l'handler aggiorna i sistemi secon-



Cristiana Mannucci, Diana Santacroce Bizzarri, Nicoletta Balbo, Giorgio De Santi e Cinzia Molinaro

do il previsto orario di sblocco (le uscite della piazzola e l'inizio del rullaggio). Dalla conoscenza di tutti questi dati, è possibile sequenziare gli orari di sblocco, in modo da non far attendere gli aerei prima dell'ingresso in pista. Ciò significa che già da due ore prima dell'arrivo di un aeromobile, il CDM consente di avere uno stimato molto preciso.

Il controllo di tutti i precedenti Key Performance Indicators, relativi agli standard qualitativi che lo scalo è tenuto ad assicurare costantemente per la puntualità e la sicurezza dei voli, è riassunto in una dashboard operativa (Airport Operation Plan) che tutte le strutture consultano per la gestione ordinaria ed emergenziale delle infrastrutture.

La sala è suddivisa in base alle responsabilità gestite. Il tavolo dei coordinatori di scalo definisce il processo operativo, dall'assegnazione piazzola dei voli in arrivo alla gestione del rilascio dell'aeromobile per la partenza; il capo area è contestualmente impegnato su due tavoli di lavoro: dal primo supervisiona le attività di scalo e i sistemi esistenti, mentre dal secondo, denominato "Centro Operativo per l'Emergenza" (COE) riceve, attiva e coordina lo scalo in caso di stati di allarme e pericolo, in costante raccordo con la Torre di Controllo, la Polizia di Stato e i Vigili del Fuoco, così come con il Pronto Soccorso e il Capo Scalo; allo stesso tempo condivide, tramite il telefono punto-punto e registrato, le comunicazioni con gli altri enti coinvolti.

Oltre alle posizioni di lavoro precedentemente descritte, sono allestiti il tavolo "giornale di scalo", da cui il coordinatore elabora ogni giorno tutti i dati operativi della giornata appena trascorsa ed anticipa alcune informazioni per quella in corso.

Al Controllo Voli, in ogni momento è importante non solo eseguire le attività ordinarie ma valutare le eventuali contingenze operative che potrebbero presentarsi. L'obiettivo quindi non è solo di gestire l'emergenza ma di prevenirla. Si tratta di un lavoro che richiede impegno, concentrazione e dedizione continua, che il team ogni giorno svolge in maniera impeccabile e meticolosa. D'altronde come afferma il responsabile Paolo Mele: "Siamo il contatto tra cielo e terra"

La parola ai coordinatori

Nicoletta Balbi svolge dal 2007 il ruolo di capo area del Controllo Voli. Orgogliosa del suo lavoro ci racconta le attività che svolge con il suo team nel quotidiano.

“Gestiamo il Controllo Voli a livello infrastrutturale e le emergenze aeroportuali. E’ tutto sotto la nostra ala, in coordinamento con il Capo Scalo smistiamo le informazioni e attiviamo gli enti preposti (handler, Enti di Stato, Torre di Controllo, Pronto Soccorso e Vigili del Fuoco).

In sinergia con la Protezione Civile e la Torre di Controllo monitoriamo le condizioni metereologiche. Il bollettino Warning ci tiene in costante aggiornamento. E’ necessario prestare molta attenzione nel caso di situazioni meteo avverse (temporali, neve, ghiaccio, vento forte) per la sicurezza degli operatori e degli aeromobili. Tutte le informazioni che riceviamo vengono trasmesse agli enti che operano sul campo per evitare eventuali situazioni di pericolo.

Altra attività è dedicata alle partenze ovvero ci occupiamo di rilasciare l’aeromobile verificando che tutte le operazioni di sottobordo e imbarco all’interno del Terminal siano terminate. Appuriamo che ci siano tutte le condizioni necessarie per essere autorizzati dalla Torre alla messa in pista e alla spinta dell’aeromobile.

Sono anche supervisore dei coordinatori e affido a ciascuno di loro una delle tre postazioni, tenendo conto che sono tutti intercambiabili”.

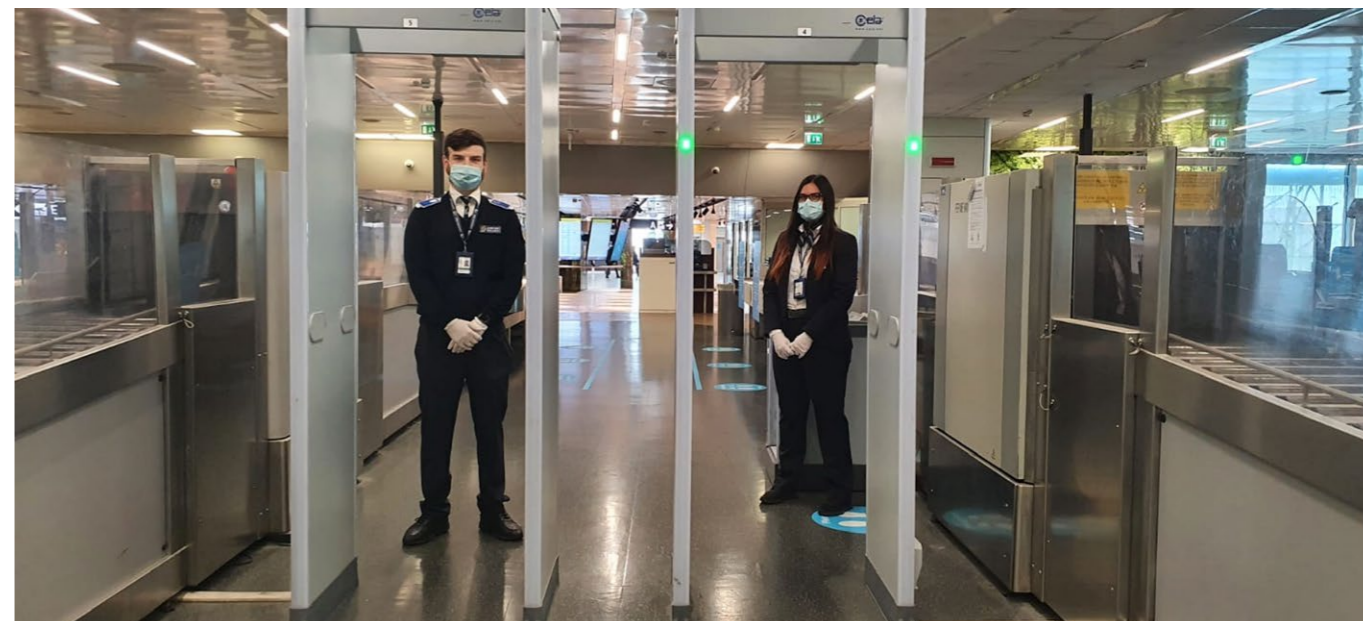
“Oggi mi occupo dell’assegnazione piazzole - afferma Cinzia Molinaro, coordinatore - e gestisco il traffico aereo in arrivo assegnando ai vari aeromobili la piazzola di destinazione, in coordinamento con la Torre di Controllo, handler e vettori. L’assegnazione piazzole si basa su una serie di variabili che possono dipendere dalla tipologia di aeromobile, dalle esigenze della compagnia aerea o dalle necessità degli handler”.

Intanto, alla postazione supporto gestione piazzole, lavora Cristiana Mannucci, anche lei coordinatore, che si sta occupando della gestione dei traini ovvero della movimentazione dell’aeromobile da una piazzola all’altra, delle uscite di imbarco e del monitoraggio dei ritardi dei voli.

QUI SICUREZZA!

LIQUIDI DENTRO LE BUSTINE, STRISCETTE DI CARTA PASSATE SULLE MANI...
A COSA SERVONO E PERCHÉ VENGONO PRESE QUESTE MISURE DI CONTROLLO

DI MARA ZOMPATORI



Nella foto. Dario Giuliani e Valentina Corrente

L’aeroporto è un mondo capace di affascinare molte persone, soprattutto quando si trovano nella veste di passeggeri, con l’esperienza diretta dei suoi meccanismi e del suo funzionamento. Uno dei momenti che suscita maggiore curiosità e domande è sicuramente quello dei controlli di sicurezza, con le sue procedure volte a impedire l’introduzione a bordo di qualsiasi tipo di oggetto o materiale che possa interferire con la sicurezza del volo stesso.

Dietro ogni azione degli addetti, ci sono delle indicazioni ben precise dell’ENAC, l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile: esse si basano su regolamenti europei frutto di fatti di cronaca del passato, ovvero attentati o tentativi di attentato, che hanno interessato il trasporto aereo, e si pongono come obiettivo la messa a punto di misure che facciano in modo che avvenimenti del genere non succedano mai più.

Una delle procedure che su-

scita maggiore curiosità dei passeggeri riguarda il trasporto dei liquidi in cabina: perché al momento del controllo di sicurezza, si devono estrarre i liquidi dal bagaglio a mano e presentarli inseriti nell’apposita bustina di plastica nonostante siano della dimensione consentita di 100 ml ciascuno?

Tale regola risale al 2006, dopo che un gruppo di attentatori nascose degli esplosivi liquidi in contenitori per bevande sui voli tra Londra e gli Stati Uni-



ADR sta provvedendo a far installare presso i controlli di sicurezza del Terminal 3 un sistema di sanificazione automatico delle vaschette che utilizza la tecnologia UV-C che permetterà di averle sempre igienizzate prima di ciascun utilizzo



ti, fortunatamente fallendo nell'intento.

Da lì le restrizioni sulle quantità di liquidi ammessi nel bagaglio a mano, ovvero limite di 100 ml per prodotto in una bustina della capienza di un litro, poiché venne stabilito che questi quantitativi, se miscelati insieme, non sarebbero stati sufficienti a creare un esplosivo abbastanza potente. Da lì, anche la richiesta di separare i liquidi dal bagaglio per

facilitare l'interpretazione dell'immagine rx all'addetto sicurezza.

A qualcuno invece sarà capitato di vedersi passare una "striscetta" di carta sulle mani, oppure sul proprio bagaglio o sui propri effetti personali: di che cosa si tratta esattamente? Probabilmente in tanti se lo sono chiesto o hanno rivolto la domanda direttamente all'addetto sicurezza. Si tratta del controllo

effettuato al fine di rilevare l'eventuale presenza di esplosivi. Questa procedura viene eseguita in modo casuale o contestualmente al controllo della valigia.

ADR sta provvedendo a far installare presso i controlli di sicurezza del Terminal 3 un sistema di sanificazione automatico delle vaschette che utilizza la tecnologia UV-C che permetterà di averle sempre igienizzate prima di ciascun utilizzo.

IL MONDO CI GUARDA

PARLANO DI NOI

AEROPORTI DI ROMA IN PRIMA LINEA CONTRO LA PANDEMIA: ECCO COME CI VEDE IL MONDO

DI GIULIA ALOISIO

Il 2020 si è rivelato certamente uno degli anni più difficili per il mondo dell'aviazione; gli aeroporti di tutto il mondo sono stati messi a dura prova, costretti a fronteggiare un consistente calo di passeggeri e ad adattarsi ai nuovi standard di "normalità" che il diffondersi del virus ha imposto sul mondo del viaggio e del turismo.

Tuttavia, in questa situazione di estrema difficoltà, Aeroporti di Roma non si è persa d'animo: non soltanto la nostra azienda ha incrementato le misure di sicurezza in aeroporto, occupandosi dell'installazione di termoscanner e la diffusione di smart helmets, ma ha anche collaborato con la Regione Lazio, Usmaf, la Croce Rossa Italiana e l'Istituto Spallanzani per creare ben due centri dedicati all'esecuzione dei tamponi rapidi antigenici Covid-19 - un drive-in presso il parcheggio Lunga Sosta, nonché un presidio sanitario situato presso il T3 Arrivi.

Inoltre, l'Aeroporto da Vin-

ci è stato il primo aeroporto in Europa, e tra i primi nel mondo, a sperimentare un nuovo protocollo di viaggio, con lo scopo di dare nuovo impulso al turismo e all'economia, assicurando al tempo stesso i passeggeri; parliamo dei voli "covid-tested", attualmente attivi sulla tratta Roma-Milano, in partnership con Alitalia.

L'approccio proattivo di Aeroporti di Roma e le innovazioni messe in atto per far fronte all'emergenza non sono passate inosservate

agli occhi del pubblico italiano e internazionale; infatti, negli ultimi mesi, sono venuti a trovarci alcuni tra i principali media europei e americani per saperne di più sulla nostra strategia.

La prestigiosa rete televisiva americana CNN è stata tra i primi a interessarsi all'approccio di Fiumicino; in un'intervista al nostro AD, l'Ing. Marco Troncone, il presentatore Richard Quest si è complimentato con il nostro aeroporto per aver ottenuto il massimo punteggio



Skytrax in tema di misure anti-covid, parlando dei voli "covid-tested" come della chiave per incoraggiare la rivitalizzazione del settore.

Sulla stessa linea anche il quotidiano nazionale inglese The Times, che ha intervistato l'Ing. Troncone a proposito del futuro dei protocolli di viaggio imposti dalla pandemia.

Sempre dall'Inghilterra, anche BBC ha dedicato spazio al lancio dei voli covid-free sulla tratta Roma-Milano, tema che è anche stato oggetto di un'approfondita intervista andata in onda sulla rete finanziaria globale Blo-

omberg, nonché di un reportage della televisione australiana Nine, volata fino a Roma per conoscere meglio il nostro aeroporto.

Forte interesse anche dalla Spagna e dalla Germania: i quotidiani La Vanguardia e Frankfurter Allgemeine, nonché Deutschlandradio, hanno scelto il nostro Amministratore Delegato come voce principale per raccontare i benefici dei protocolli di testing pre-volo.

In ambito istituzionale, invece, il nostro Executive Vice-President Airport Management, l'Ing. Bassato, è stato invitato a un'audizio-

ne pubblica del Parlamento Irlandese per contribuire al dibattito sul futuro dell'aviazione, in virtù delle azioni messe in campo da Fiumicino, riconosciute anche da UNWTO (World Tourism Organization).

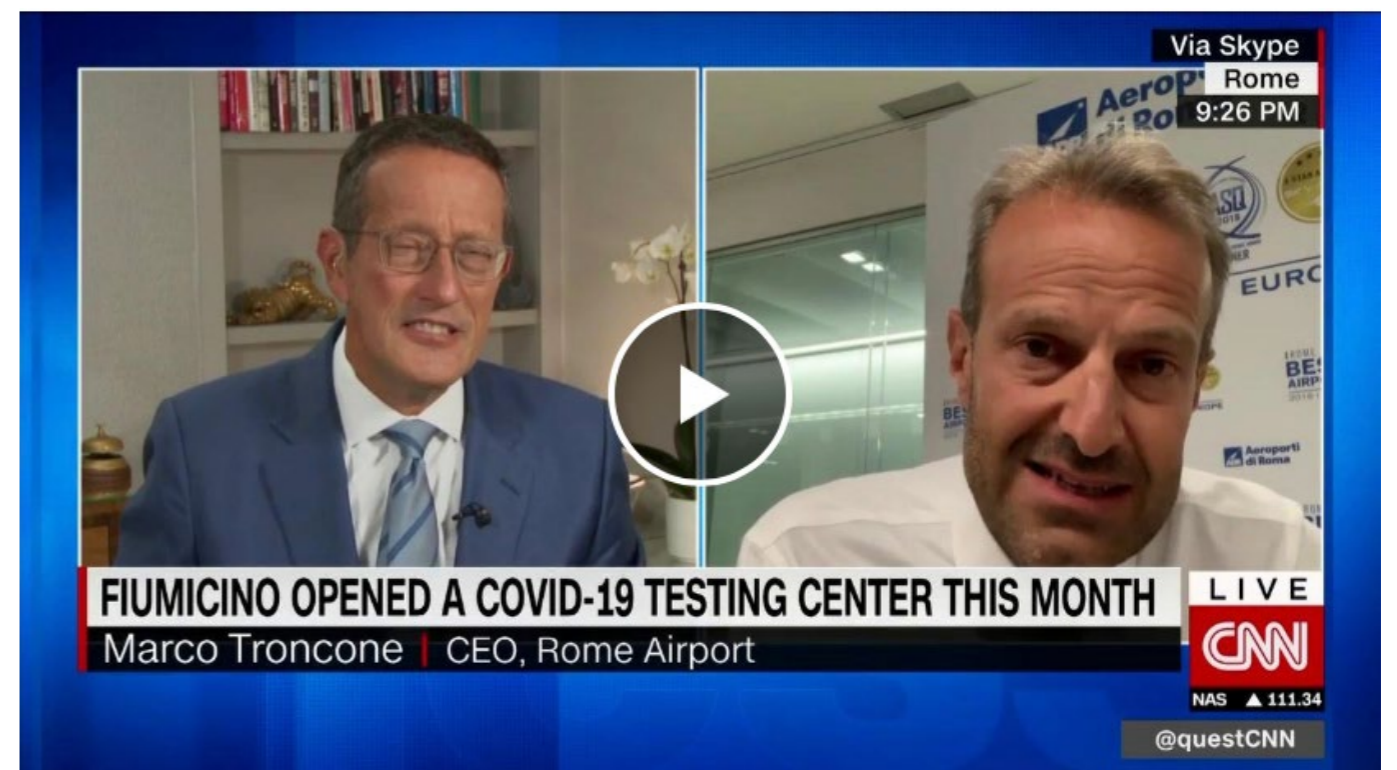
La strada è ancora lunga, ma Aeroporti di Roma non si ferma, continuando a proporre innovative soluzioni e mantenendo un costante dialogo con gli altri aeroporti e le istituzioni per superare insieme, con spirito collaborativo, la crisi che il nostro settore sta vivendo.

Insieme, ce la faremo.



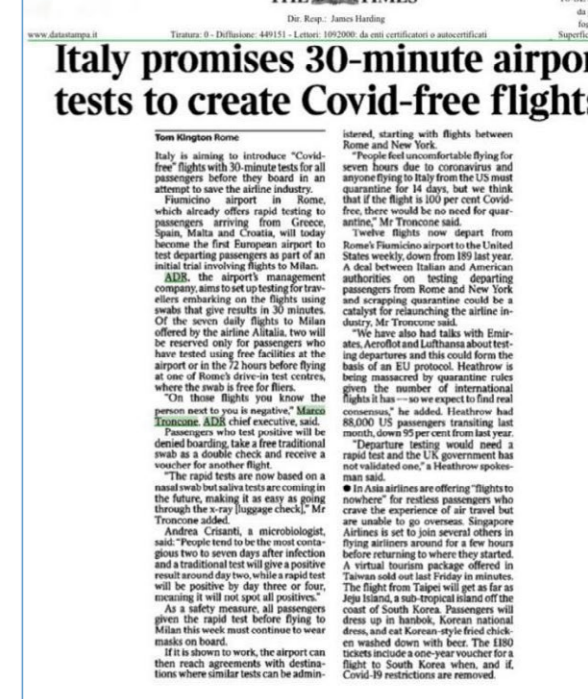
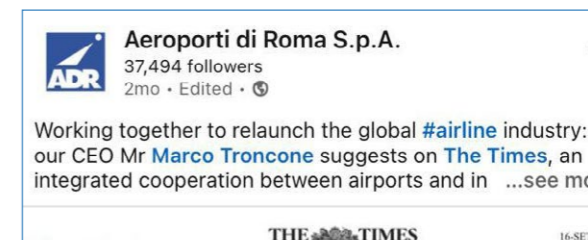
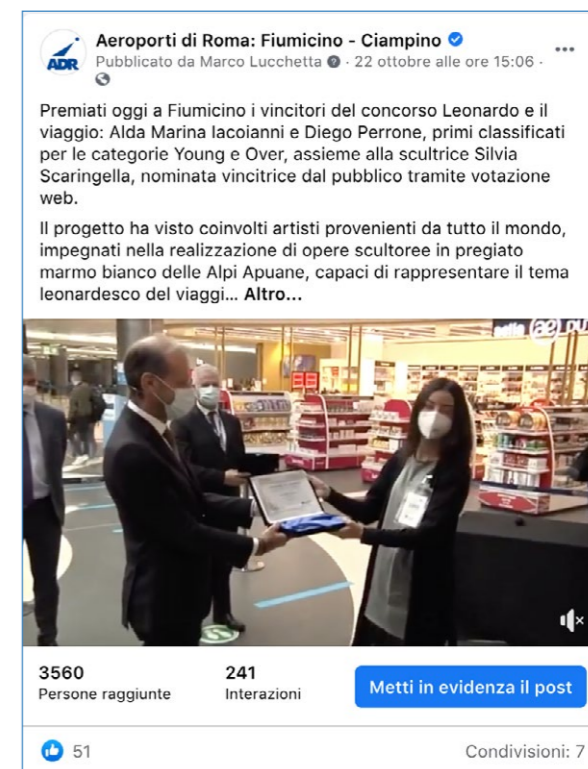
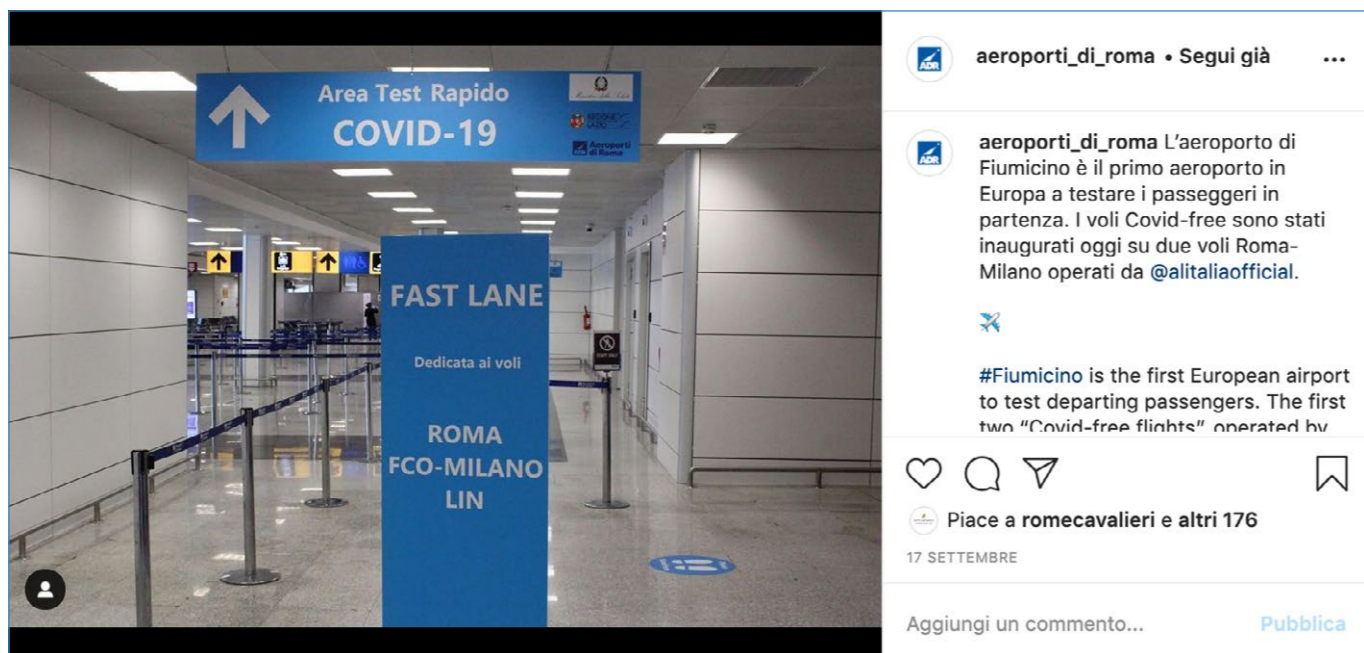
Rapid Covid Tests Seen as the Way Forward for Airlines: Rome Airport CEO

bloomberg.com • 1 min read



L'aeroporto di Fiumicino primo nel testare i viaggiatori in partenza, intervista al professor Vaia direttore sanitario dello Spallanzani, l'adesione di ADR a convegni internazionali per combattere la crisi in modo globale, ma anche la premiazione per il concorso artistico "Leonardo e il Viaggio" e la nuova edizione di "Navigare il Territorio": ottobre è stato un mese ricco di iniziative, legate all'emergenza, ma anche all'arte e all'intrattenimento culturale dei più piccoli.

Ecco i momenti più significativi del mese appena trascorso.



AEROPORTI - CIAK SI GIRA - FILM OFFICE

IL CINEMA RIPARTE DA FIUMICINO E CIAMPINO

DI MARIA FRANCESCA RAIOLA

“

**Il lavoro
del cinema nella location
aeroportuale non si ferma**

”



La stagione fall/winter 2020/2021 riapre anche per i set di Fiumicino e Ciampino. Il lavoro del cinema nella location aeroportuale non si ferma, anzi dopo essersi allineato alle nuove regole dei protocolli sanitari, riceve un ulteriore impulso.

Prossimo il ciak del Film “Chi ha incastrato Babbo Natale?” con Christian De Sica ormai veterano delle pellicole natalizie e la regia di Alessandro Siani, avrà come scenario il Terminal 1 e probabilmente sarà in uscita per la fine del 2021.

Si prosegue con “The Distance Between us” per la regia di Elisa Amoruso e “Bla Bla BABY”, di Fausto Brizzi in programma tra il Terminal 1 e 5 a fine novembre.

Non ultimo “Ridatemi mia moglie”, la serie tv prodotta da Sky e Colorado film - protagonista Fabio De Luigi per

la regia di Alessandro Genovese - si tratta dell'adattamento italiano di “I Want My Wife Back” una sit-com inglese trasmessa da BBC One nel 2016; qui la messa in onda è prevista per il 2021 su Sky Uno.

Anche a Ciampino la macchina del cinema non si ferma. Ecco spuntare l'attore e regista Marco D'Amore con “Gomorra V”, le cui riprese termineranno nell'aprile 2021 e poi la fortunata serie “Il Cacciatore 3”, ispirata alle vicende del Pubblico Ministero Alfonso Sabella, il cui lavoro è stato negli anni '90 il punto di svolta nella lotta al crimine organizzato.

Ancora una volta i nostri aeroporti scelti per struttura, organizzazione e accoglienza, hanno dimostrato e confermato il ruolo di palcoscenico all'altezza d'importanti produzioni cinematografiche.

“LA SPERANZA CHE RITORNINO PRESTO I MILLE COLORI”

IL TERRITORIO RACCONTATO DALLE ISTANTANEE DEL FOTOREPORTER PINO RAMPOLLA

DI MARIA FRANCESCA RAIOLA

Abbiamo incontrato a Ostia Pino Rampolla, giornalista e fotografo, nato a Salerno nel 1951. Un curriculum da “capitano di lungo corso” che muove i primi passi lavorando nella sua città natale come fotoreporter per i quotidiani “Il Mattino” e “Roma”, trasferitosi poi nella capitale dove continua la carriera occupandosi di diversi generi di comunicazione: dalla cronaca nera allo sport, dalla politica allo spettacolo, dalla fotografia d'indagine sociale al reportage. Proprio quest'ultimo ambito guida il suo “obiettivo”, come attivista volontario da oltre vent'anni, nell'associazione “Peter Pan Onlus”. E' seguendo questo filone che nasce l'ultima mostra fotografica itinerante di Rampolla, dal titolo: “Dalla solitudine al sole - Ostia e la sua lotta al Coronavirus”, seguita dalla presentazione del suo ultimo libro fotografico “Ostia mille colori”, una raccolta di “scatti” in cui l'artista esprime la sua maestria, immortalando il mare, la natura e le persone in particolari e significative pose che risultano evocative e iconiche dello spirito del

territorio. Parlando con lui, tra una domanda e una risposta, abbiamo scoperto il suo amore per il territorio e alcuni dei temi a lui più cari.

A proposito di solitudine, come hai affrontato il lockdown?

Ho sentito di dover raccontare come reporter un evento storico come la pandemia. Ostia appariva surreale, una cittadina deserta, camminavo da solo e non incontravo nessuno, tutti chiusi in casa, gli unici che ho visto erano i

volontari che si spendevano portando sia soccorso sia la spesa ai più fragili. Ho colto, con le mie immagini, le “Forze dell'Ordine” in aiuto ai cittadini mentre allo stesso tempo controllavano il territorio. Ho fotografato la gente affacciata ai balconi che cantava e dialogava con i vicini; oppure le chiese che erano aperte ma non celebravano i riti.

Come è nata l'idea della tua foto del Crocifisso di Regina Pacis?

L'idea era quella di costruire una narrazione collettiva in-



foto pino rampolla

Offerte Dedicare

SCOPRI LE OFFERTE RISERVATE AGLI OPERATORI AEROPORTUALI.

Registrati per essere sempre aggiornato in anteprima sulle promozioni su:

www.shopping-operatori.it

Aeroporti di Roma



foto pino rampolla

centrata sulla forza e la violenza del virus, ma anche sulla capacità dell'uomo di lottare per il proprio bene accrescendo la speranza. In particolare la foto del Crocifisso esposto a Regina Pacis, fa parte della mostra itinerante "Life in the time of Corona Virus", allestita nel Comune di Codogno dal 26 settembre al 25 ottobre e che farà tappa successivamente anche a Roma.

Vivere a Ostia per te è un privilegio?

Si certamente lo è! Posso godere dei benefici offerti dalla natura, abbiamo il mare, la pineta, la metropoli a un passo e poi c'è l'aeroporto intercontinentale che ci rende vicini al resto del mondo.

Che tipo di legame hai con l'aeroporto?

Ho partecipato a missioni umanitarie in varie parti del mondo. Nei miei viaggi rimango sempre incantato dallo scenario che la vista mi offre. E grazie a questi frequenti viaggi che nasce anche una grande familiarità con gli aeroporti e in particolare con il "Leonardo Da Vinci".

Quali i tuoi prossimi progetti?

E' in uscita un libro fotografico - "Ostia, le tracce della storia da Enea a Sami Modiano" con prefazione di Alberto Tabbì e testi di Gianni Maritati - su personaggi del territorio che hanno fatto la differenza.

Hai ancora qualche desiderio non realizzato?

Si... mi piacerebbe raccontare, attraverso le immagini, le persone, le varie attività e i ruoli svolti in aeroporto, cercando di far emergere il capitale umano impiegato nelle varie funzionalità operative dello scalo che solitamente è sconosciuto ai passeggeri.

A questo punto lo salutiamo con l'augurio di poter realizzare "quest'ultimo desiderio" a cui ne seguiranno molti altri.



foto pino rampolla



foto pino rampolla



foto pino rampolla



foto pino rampolla

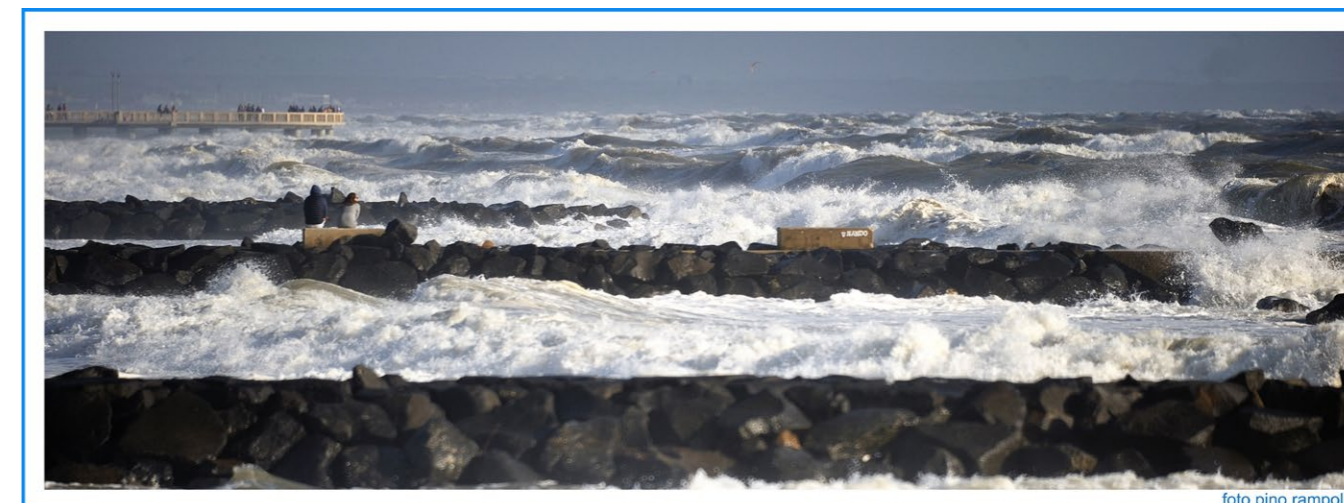


foto pino rampolla

Le immagini sono tratte dal volume fotografico di Pino Rampolla "Ostia mille colori"

LA TRADIZIONE DI HALLOWEEN

UNA FESTA CHE NASCE IN IRLANDA

DI FABIANA CARBONI

L'Irlanda è da sempre conosciuta oltre che per la bellezza dei suoi verdi panorami e delle sue affascinanti scogliere che cadono a picco sull'Oceano Atlantico, anche per le numerose credenze e leggende popolari ricche di storie straordinarie. A riprova della magia che popola questa terra, sono i ben sessantamila fairy forts, ovvero resti di antichi forti circolari, da molti considerati un suolo sacro su cui non è possibile costruire. Tra i più importanti fairy forts spiccano la Hill of Tara e il Grianan di Aileach.

Una curiosità che forse non tutti conoscono sull'origine di una delle feste più attese d'America, ovvero la festa di Halloween, è che non nasce in quei luoghi come qualcuno può ben credere, ma ha origini antichissime rintracciabili in Irlanda, quando la verde Éire era dominata dai Celti.

Per i Celti il giorno del Capodanno corrispondeva al 1° di novembre, quando terminava ufficialmente la stagione calda ed iniziava la stagione delle tenebre e del freddo ed era conosciuto come Samhain, il capodanno celtico. Durante questa festa la comunità

poteva riposarsi dal pesante lavoro derivante dall'allevamento di bestiame dell'anno passato e ringraziare gli Dei per la loro generosità. Ciò avveniva solitamente grazie ad un rito di passaggio che propiziasse la benevolenza delle divinità.

I Celti credevano infatti che alla vigilia di ogni nuovo anno, ovvero il 31 ottobre, nel giorno di Samhain, il mondo degli spiriti dei morti, provenienti da un'altra dimensione, si fondesse con il mondo dei vivi in una sorta di dissolvimento temporaneo delle leggi del tempo e dello spazio, permettendo quindi agli spiriti erranti di vagare indisturbati sulla Terra. Samhain era dunque, una celebrazione che univa la paura della morte e degli spiriti all'allegria dei festeggiamenti per la fine del vecchio anno. Durante la notte del 31 ottobre si tenevano dei raduni nei boschi e sulle colline per la cerimonia dell'accensione del Fuoco Sacro e venivano effettuati sacrifici animali indossando maschere grottesche. Dopo questi riti i Celti festeggiavano per 3 giorni, mascherandosi con le pelli degli animali uccisi per

spaventare gli spiriti. Dall'Irlanda, la tradizione è stata poi esportata negli Stati Uniti dagli emigrati, che a causa della terribile carestia dell'800, si diressero numerosi verso il Nuovo Mondo.

Attraverso le conquiste romane, Cristiani e Celti vennero a contatto. L'evangelizzazione delle Isole Britanniche portò con sé un nuovo concetto della vita, molto distante da quello celtico e durante tale periodo la Chiesa tentò di sradicare i culti pagani, ma non sempre vi riuscì. Samhain non fu completamente cancellata, ma fu in qualche modo cristianizzata, tramite l'istituzione del giorno di Ognissanti il 1° Novembre e, in seguito, della commemorazione dei defunti il 2 Novembre.

Per questo la festa anticamente conosciuta come Samhain, ha assunto ad oggi la variante di Halloween, parola di origine scozzese che deriva dalla forma contratta di All Hallows' Eve che tradotto significa "Notte di tutti i santi", dove Hallow è la parola arcaica inglese che significa Santo: la vigilia di tutti i Santi.



Stone of Destiny, Hill of Tara



Momenti del Capodanno celtico



Momenti del Capodanno celtico



Grianan of Aileach, Donegal

L'Irlanda è da sempre conosciuta oltre che per la bellezza dei suoi verdi panorami e delle sue affascinanti scogliere che cadono a picco sull'Oceano Atlantico, anche per le numerose credenze e leggende popolari ricche di storie straordinarie





MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

Numero 11

Direttore responsabile

Giovanna De Cesare

Coordinamento

Silvia Rosati

Redazione

Francesco Albertario

Giulia Aloisio

Eleonora Caradonna

Fabiana Carboni

Alessia Ciardullo

Massimiliano Ciprelli

Maria Francesca Raiola

Maria Rosaria Speranza

Antonella Squillacioti

Mara Zompatori



La vostra opinione conta: miglioriamo insieme l'aeroporto



Scrivete a redazionemyairport@adr.it

La nostra newsletter si rivolge a tutti gli operatori aeroportuali di Fiumicino e Ciampino. Siamo certi che i suggerimenti, ma anche le critiche costruttive, le osservazioni, gli spunti per cogliere nuove idee, le vostre opinioni possano aiutarci a crescere e a rendere le nostre pagine sempre più interessanti per la comunità. Siamo proprio noi che lavoriamo quotidianamente nei nostri aeroporti a poter costruire una vera community: vi mettiamo a disposizione le nostre pagine e aspettiamo i vostri contributi!

Grazie fin d'ora a tutti

La redazione