

MY

AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

**SEMPRE AL LAVORO
PER ESSERE
BEST AIRPORT**



MY AIRPORT

Pubblicazione Bimestrale
edita da Aeroporti di Roma SpA
Autorizzazione del Tribunale civile
di Civitavecchia n. 532/2018 del 05/04/2018

Direttore responsabile

Francesco Casaccia

Coordinamento

Giovanna De Cesare

Sede Redazionale

Via Pier Paolo Racchetti, 1
00054 Fiumicino (Roma)



gruppo **Atlantia**



MISTO
Carta da fonti gestite
in maniera responsabile
FSC® C104873

STAMPA

Marchesi Grafiche Editoriali SpA

Redazione

Francesco Albertario
Eleonora Caradonna
Fabiana Carboni
Massimiliano Ciprelli
Michaela Priori
Silvia Rosati
Maria Rosaria Speranza
Antonella Squillacioti
Angela Valenti

LA VOSTRA OPINIONE CONTA: MIGLIORIAMO INSIEME L'AEROPORTO

SCRIVETE A redazionemyairport@adr.it

Il nostro giornale 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



FIUMICINO “BEST IN EUROPE”

4

Per il secondo anno consecutivo, il Leonardo da Vinci è il miglior aeroporto d'Europa

“OUR JOB, YOUR SAFETY”

5

Visita alla Torre di Controllo più importante d'Italia

IL VIAGGIO DEI BAGAGLI

7

Chilometri di nastri trasportano i bagagli dai banchi check-in alle stive degli aerei

LAVORI IN CORSO AL SERVIZIO DEI PASSEGGERI

9

L'efficienza e il miglioramento continuo di Fiumicino si devono al piano di sviluppo infrastrutturale che non si ferma mai

BILANCIAMENTO AEROMOBILI, QUESTO SCONOSCIUTO

10

Il Load Controller, una figura professionale poco visibile ai passeggeri, ma strategica per la sicurezza del viaggio

PAESE CHE VAI, USANZE CHE TROVI: L'AMERICA LATINA

12

Curiosità, somiglianze e differenze con i nostri “cugini” d'oltreoceano

IL CERIMONIALE DI STATO

14

Il luogo più illustre dell'aeroporto raccontato dagli anni '60 ai nostri giorni

GLI AMICI DEL “ROMA SPOTTERS CLUB”

16

La nuova rubrica dedicata agli appassionati di fotografia e aviazione

ACCADE IN AEROPORTO

18

Racconti ed esperienze di chi lavora in aeroporto

KENYA AIRWAYS SCEGLIE FIUMICINO

20

La compagnia aerea aggiunge un nuovo volo per Nairobi

“FIUMICINO È IL MIGLIOR BIGLIETTO DA VISITA DI ROMA”

21

L'attore Francesco Apolloni si racconta a My Airport

CURIOSITÀ ED EVENTI

22

Bistro by Mastercard, cooking show e molto altro tra gli eventi organizzati al Leonardo da Vinci

BEST

AIRPORT

UN SUCCESSO CONFERMATO

ROME FCO
**BEST
AIRPORT**



2018 | 2019 **BEST IN EUROPE**

di **Ugo de Carolis**

Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma S.p.A

“**P**er il secondo anno consecutivo il Leonardo da Vinci è risultato il miglior aeroporto in Europa, tra gli scali con oltre 25 milioni di passeggeri, in base alle rilevazioni di ACI (Airport Council International). È un riconoscimento molto

Da sinistra: Olivier Jankovec, Direttore Generale ACI EUROPE, Ugo de Carolis, Fausto Palombelli Direttore Marketing e Sviluppo Aviation ADR

prestigioso che si aggiunge a quelli già ricevuti finora e che fanno di Fiumicino un hub di assoluta eccellenza mondiale.

Quest'anno le motivazioni che hanno contribuito a farci premiare come Best Airport 2019, sono legate alla capacità che abbiamo avuto di lavorare sull'efficienza operativa e sull'innovazione tecnologica, mantenendo sempre il passeggero al centro della nostra attenzione. Questo risultato è di tutti coloro che ogni giorno si impegnano per portare avanti le proprie attività con serietà e dedizione e che contribuiscono ai continui miglioramenti e ai numerosi progetti che portiamo avanti. Un risultato che è anche frutto del costante impegno e della sempre migliore sinergia che abbiamo sviluppato assieme a tutti gli Enti aeroportuali e alle numerose compagnie aeree.

Ora la sfida che ci aspetta è ancora più impegnativa: mantenere questo livello di qualità dei servizi e operatività, continuando a sviluppare il nostro aeroporto e renderlo sempre più confortevole, piacevole ed efficiente”. ■



TUTTO SOTTO CONTROLLO

ATTIVA 365 GIORNI L'ANNO, 24 ORE AL GIORNO, LA TORRE DI CONTROLLO PIÙ IMPORTANTE D'ITALIA, GESTISCE UNA MEDIA DI 850 VOLI AL GIORNO GARANTENDO COSTANTEMENTE SICUREZZA E EFFICIENZA

di **Giovanna De Cesare**

“**O**ur Job, Your Safety”, c'è scritto sul muro all'ingresso. E in realtà è esattamente la sensazione che si ha non appena si aprono le porte dell'ascensore che sale fino all'ideale diciassettesimo piano da cui si osserva ogni minimo movimento sulle piste e nello spazio aereo di Fiumicino. È la Torre di Controllo ENAV, la più importante in Italia, alta 57 metri, che assicura 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, il controllo del traffico aereo del principale aeroporto del nostro Paese. Attraverso le 45 Torri e i 4 Centri di controllo presenti sul territorio nazionale, ENAV infatti, garantisce il coordinamento del traffico aereo e l'assistenza alla navigazione, gestendo ogni fase del volo di un aeromobile nel cielo italiano. Non solo, gestisce e controlla la movimentazione degli aeromobili sull'area di manovra e sui piazzali, operando sotto la vigilanza dell'ENAC e in coordinamento con ADR. Ogni settimana i due attori, ENAV e ADR, si confrontano per valutare ogni tipo di impatto possano avere i lavori sull'operatività dello scalo. A Fiumicino e Ciampino, ADR, costantemente in contatto con la Torre, assegna quotidianamente agli aeromobili le piazzole di sosta con adeguato anticipo. È da quassù che tra previsioni meteo con bollettini aeroportuali aggiornati agli ultimi due minuti, sistemi che anticipano i voli previsti nei successivi 45 minuti, monitor, indicazioni e verifiche costanti, il responsabile della Torre, Claudio Biagiola, ci accompagna alla scoperta dell'affascinante mondo racchiuso in questo particolare e impegnativo luogo di lavoro, in cui non sono ammesse distrazioni: da qui sono coordinati circa 310 mila movimenti l'anno con una media giornaliera di 850 voli.

“Arriviamo a gestire oltre 1.000 movimenti al giorno, tra atterraggi e decolli, nei giorni di picco dell'attività” - sottolinea Biagiola -. Tutto questo è frutto dell'ingranaggio perfetto che c'è tra i 60 controllori di volo, organizzati



in turni da otto componenti in inverno, nove in estate, e i quattro responsabili di sala che si alternano alla guida del team. “I turni sono da otto ore con una fase di relief di più di due ore, proprio per garantire il massimo dell'efficienza e della lucidità al lavoro. Chi è seduto in posizione di controllo - precisa il responsabile - dev'essere al 100% delle sue capacità”. In effetti, considerando che l'aeromobile da quando mette in moto a quando spegne i motori è sempre in contatto con la Torre, passando in rassegna l'attività di ciascuno dei controllori si capisce come il lavoro dell'uno sia il completamento naturale di quello fatto dal collega che gli siede affianco. La lingua utilizzata per le comunicazioni è l'inglese aeronautico e l'orario considerato è quello del meridiano di Greenwich. “Il controllore accorda la messa in moto agli aeromobili e, dopo aver verificato che il pilota abbia recepito tutto, passa il volo al controllore ground”, colui che controlla gli aeromobili a terra che dal par-

Claudio Biagiola, responsabile Torre di Controllo



cheggio vanno verso la pista e viceversa e fa in modo che il traffico scorra senza problemi. Ovviamente è un lavoro fatto basandosi sul quello che si vede da quassù costantemente verificato sui radar di terra". Se non ci sono elementi di ostacolo il controllore "impallina" l'aeromobile sullo schermo e lo autorizza al decollo. Sul monitor vede nominativo, quota e velocità dell'aeromobile. La freccia verso il basso indica che l'aereo è in fase di atterraggio mentre quella verso l'alto indica che è in



6

fase di decollo. A questo punto la "stringa", una vera e propria striscia di carta (in procinto di trasformarsi in un messaggio elettronico) dove è identificata tutta la vita del volo, passa all'ACC, il Centro di Controllo d'Area, consegnando fisicamente la responsabilità nella fase di rotta fino a che l'aeromobile non esce dai confini nazionali. "L'ACC ha anche un altro importante compito - spiega il nostro

Virgilio - cioè portare il pilota in fase di atterraggio su quello che viene definito il "sentiero ideale" che, una volta "agganciato", può seguire e atterrare senza difficoltà anche in condizioni meteorologiche avverse".

Alla scrivania accanto siede il coordinatore che ha la responsabilità di tenere le fila con altri Enti aeroportuali e gli altri aeroporti come Pratica di Mare e Ciampino e supportare i colleghi in caso di necessità. Al centro dell'area di lavoro si trova la scrivania del Caposala operativo. "Da questa postazione - spiega Stefania Franciosi - dobbiamo tenere le maglie di tutto e fare in modo che si vada avanti secondo procedura. Se c'è una criticità, applichiamo l'adeguata contingency e supportiamo il team perché non ci sia alcun tipo di ripercussione sull'utenza. Sono il focal point per le procedure di emergenza".

"L'emergenza infatti non esiste - interviene Bagiola - a ogni evento corrisponde una procedura. La capacità è quella di saper scegliere quella giusta e metterla in atto. Il controllore così come ogni attore aeroportuale coinvolto sa già cosa fare. Tutte le possibili situazioni infatti sono mappate e proceduralizzate e ogni sistema è ridondato, in modo che se ci sono avarie c'è subito un altro strumento pronto a intervenire". Alla fine del giro delle postazioni, appare evidente che il lavoro del controllore è uno dei pochi in cui c'è una totale complementarietà tra l'ausilio della strumentazione elettronica e le proprie capacità fisiche, in particolare la vista. Si tratta infatti di un lavoro complesso a cui si accede dopo una selezione e un duro percorso di preparazione teorica e fisica di 14 mesi presso una delle eccellenze italiane, riconosciuta a livello internazionale, nel campo della formazione aeronautica: l'Academy di ENAV. L'addestramento poi prosegue annualmente anche per i controllori già in attività.

"Lo scorso anno ad esempio - spiega il responsabile della Torre - abbiamo fornito ai 60 controllori circa 300 ore di addestramento sia teorico che pratico grazie al simulatore sul quale possiamo ricreare i cosiddetti "inusuali", cioè quegli eventi rari, dei quali i passeggeri non si rendono neppure conto. Perché la sicurezza di chi viaggia è l'obiettivo centrale del nostro lavoro". ■

IL BHS

I BAGAGLI DEI NOSTRI PASSEGGERI VIAGGIANO IN MODO VELOCE, SICURO ED EFFICIENTE ATTRAVERSO CHILOMETRI DI NASTRI CHE PASSANO SOTTO I TERMINAL DELL'AEROPORTO DI FIUMICINO

di **Silvia Rosati**

BHS /HBS sono due sigle che non stanno a indicare qualche componente del nostro emocromo, ma l'acronimo del nostro sistema di smistamento bagagli (Baggage Handling System/Hold Baggage Screening) paragonabile alle arterie del nostro sistema aeroportuale, così come le piste ne rappresentano il cuore.

Si tratta di uno degli impianti più grandi in Europa che gestisce allo stesso tempo sia bagagli originanti che in transito, operazioni normalmente distinte. Attualmente le valigie dei nostri passeggeri sono smistate su circa 16 chilometri di nastro in movimento, su una superficie di circa 95.000 metri quadrati tra Terminal 1 e Molo E.

Dal momento in cui il bagaglio viene accettato al check-in, inizia un processo lavorativo invisibile ai passeggeri, che si svolge in luoghi fisicamente molto diversi dai terminal. In una sorta di mondo a parte, gli operatori di ADR sono impegnati a seguire costantemente il percorso delle valigie, sempre rintracciabili e identificabili, fino al momento in cui le affidano agli handler. Il sistema si basa su un alto livello tecnologico che al viaggiatore può sembrare semplice e scontato ma è complesso e articolato.

Il viaggio dei nostri bagagli, dal momento del check-in, inizia scendendo sotto il livello piazzali, passando a due metri sul livello del mare, sulla così detta smistatrice, attraverso

Sala controllo BHS



un percorso di nastri, che raggiungono gli impianti del controllo radiogeno. Qui tutti i bagagli vengono passati ai raggi x, poiché vige l'obbligo dell'esame del 100% dei bagagli in partenza dai nostri aeroporti, per poi essere immessi nuovamente nel circuito di nastri alla volta degli stalli (i punti finali del percorso in cui le valigie vengono prelevate manualmente dagli operatori degli handler). Se, invece, i controlli rilevano qualche anomalia, la valigie sono nuovamente esaminate con macchine più sofisticate le cui immagini vengono inviate agli operatori della sicurezza



no il massimo livello di sicurezza possibile e trattano un numero elevatissimo di bagagli all'ora pari a 1.800.

Il sistema dispone di una serie di aree di allestimento voli, per un totale di 282 stalli. Nell'area degli stalli, un monitor indica il volo in cui gli operatori trasporteranno i bagagli. Ai piedi di ogni monitor, ci saranno solo le valigie pronte per essere imbarcate.

Il BHS utilizza gli apparati di lettura del codice a barre posti sull'etichetta di ciascun bagaglio che ne permettono la codifica e l'avvio alla baia corrispondente, senza possibilità di errore. In questo periodo di alto traffico il BHS consentirà di smistare mediamente circa 50.000 bagagli giornalieri e la domenica si possono raggiungere punte di oltre 57.000 unità smistate.

Fin qui il viaggio si è snodato attraverso un percorso automatizzato di nastri in moto continuo. Ma non sempre è possibile gestire il percorso dei bagagli con tale facilità e senza interventi umani. Statisticamente, una piccola percentuale delle valigie non dispone di etichette leggibili che andrebbe ad alimentare la percentuale di bagagli disguidati, cioè non ricongiunti ai legittimi proprietari. Per ovviare a tale serio inconveniente, il BHS è affiancato da un'area in cui colleghi ADR provvedono a reindirizzare i bagagli non identificabili. L'attività di codifica manuale consente di reindirizzare il bagaglio al volo corrispondente.

Dalla sala apparati, passiamo in sala controllo, punto di osservazione dal quale viene tenuto sotto sorveglianza l'intero sistema, integrando e ampliando la visibilità delle funzioni. Qui ci sono supervisione e monitoraggio dell'impianto in cui su monitor dedicati sono indicate le macchine funzionanti, i nastri e tutte le postazioni di diagnostica, con lo stato di ciascun impianto e la possibilità di avere lo zoom sulle singole macchine. La sala è il "cervello" di tutte le operazioni fin qui descritte e si trova in My Apoc, come la sala controllo di Security. ■

za aeroportuale nella control room. Se le immagini sono giudicate risolutive, il bagaglio è immesso nel normale circuito, altrimenti viene sottoposto ad ulteriore esame, sia convocando il passeggero proprietario, che allertando le Forze dell'ordine. Siamo tra i primi in Unione Europea a utilizzare macchine di controllo ad altissima tecnologia che applica-



LAVORIAMO SENZA SOSTA PER CRESCERE E MIGLIORARE

di **Giorgio Gregori**
Direttore Sviluppo Infrastrutture

L' aeroporto non chiude mai. Lavoriamo quotidianamente per assicurare l'efficienza e il miglioramento dello scalo. Ancor di più durante la stagione estiva quando dobbiamo garantire il massimo della funzionalità ai 150 mila passeggeri che transitano ogni giorno per il Leonardo da Vinci. Realizzazione di nuove infrastrutture, ammodernamento e ampliamento delle esistenti, sono il cuore della nostra attività che non può prescindere dalla completa fruibilità dello scalo. In particolare stiamo lavorando alla realizzazione del molo A e dell'Avancorpo del T1, due veri e propri corpi aggiunti, e alla ristrutturazione totale dell'area di imbarco C e del nodo transiti, il così detto "hub est". Nel 2021, quando consegneremo ai passeggeri l'intero risultato della nostra attività, l'aeroporto di Fiumicino non avrà infrastrutture con più di 20 anni, ad eccezione del Terminal 3, per il quale stiamo progettando una profonda ristrutturazione. Tutto questo, come è immaginabile, si traduce in cantieri complessi e articolati inseriti in un processo estremamente dinamico e preciso quale quello aeroportuale. La nostra sfida, specie nei periodi di grande traffico come quello estivo, è proprio fare in modo che i nostri lavori impattino il meno possibile sulle attività aeroportuali. Ecco allora che la pianificazione delle attività diventa uno strumento strategico, da condividere e aggiornare costantemente con tutti i nostri colleghi in particolare con quelli della safety e dell'operativo. La condivisione è la cifra del nostro modo di operare, sia per i grandi cantieri che per le attività che impattano in maniera meno pesante sull'operatività, ma che possono avere riverbero ad esempio sul decoro. La vera difficoltà nel pianificare è pensare a ciò che sarà necessario in termini di infrastrutture fra cinque o sei anni. Questi infatti sono i tempi medi di realizzazione di un'opera importante quali quelle in corso di realizzazione oggi, tempi che hanno beneficiato in maniera molto positiva dell'esecuzione dei lavori in house. A "dare il la" alla pianificazione sono ovviamente le previsioni di crescita del traffico passeggeri: 63 milioni nel 2030 e 93 milioni nel 2044. L'appuntamento con il match tra le attività programmate e quelle realizzate cade ogni anno, in tale occasione pianifichiamo anche gli interventi che si rendono necessari per adeguare le nostre infrastrutture a un business che cambia con grande rapidità. Questa costante verifica e pianificazione degli interventi infrastrutturali, grandi e piccoli, ha contribuito al raggiungimento dei livelli di eccellenza di cui i due premi recentemente ricevuti. ■

ECCO A VOI IL LOAD CONTROLLER

UNA VITA DA “CENTRISTA” PER DISTRIBUIRE IN MODO OTTIMALE I PESI A BORDO

di **Angela Valenti**

Ogni giorno quando arriviamo in aeroporto entriamo in contatto o vediamo all'opera una serie di figure professionali che accolgono i passeggeri, si occupano dei loro bagagli e li controllano suggerendogli di togliere le scarpe o di buttare liquidi in eccesso. Poi al gate vediamo gli addetti all'imbarco e, a volte, l'equipaggio, hostess, steward e pilota. E poi l'aereo rulla, decolla e via, si ricomincia con un altro volo e altri passeggeri. Nessuno però sospetta l'esistenza di una figura professionale fondamentale, senza il cui lavoro gli aerei non partirebbero, anzi non si alzerebbero proprio: il load controller o centrista, per dirla all'italiana maniera.

Anglicismi a parte, il centrista è colui il quale si occupa del bilanciamento dell'aeromobile, distribuendo i carichi - passeggeri, bagagli, merci, posta ed eventuali parti tecniche di altri aerei - secondo criteri ben precisi.

Per capire meglio chi è e cosa fa il load controller abbiamo incontrato Anna Maria Visca, responsabile del Load Control di Alitalia, e Sara Butini, coordinatrice delle attività.

“Il nostro lavoro consiste nel bilanciamento di tutti gli aeromobili dei voli Alitalia in partenza da Fiumicino e di quelli di circa 28 altri vettori assistiti dalla compagnia, alcuni in full service, altri con la sola attività di coordinamento. Inoltre gestiamo centralmente il load control di altri 20 scali Alitalia, italiani e non”.

L'ufficio di Anna Maria è in funzione h 24 ed è composto da 46 load controller, otto responsabili in turno e una coordinatrice, Sara. C'è poi una squadra che si occupa di portare i documenti sottobordo e altre tre risorse che si occupano dell'archivio che, per legge, deve essere mantenuto e aggiornato per poter essere consultato dalle autorità in caso di bisogno.



Compito del centrista è quello di reperire tutti i dati e di distribuire i carichi all'interno dell'aereo. Si parte dal tipo di aeromobile, dal nome e dalla sigla che identificano le caratteristiche specifiche di ogni macchina, informazioni necessarie per l'emissione del piano di carico. Oltre a quanto già menzionato, vengono considerati altri fattori quali l'equipaggio, il catering e altre particolarità come per esempio quantità di acqua potabile imbarcata o carburante usato come zavorra. A questi dati si aggiungono passeggeri, bagagli, merci e posta.

Una volta raccolti tutti gli elementi, il centrista deve distribuirli nel modo ottimale per far sì che l'aereo abbia l'assetto adeguato per essere manovrabile. Fra le varianti che devono essere tenute in considerazione c'è anche la tipologia delle merci. Alcune possono essere pericolose e non devono essere messe vicino ad altre; oppure hanno bisogno di una temperatura particolare e vanno quindi posizionate nella parte della stiva che può essere portata a quella temperatura. I Boeing, ad esempio, hanno vincoli di ganci nelle stive. Scegliere la



configurazione delle stive in base ai carichi che devono essere imbarcati è compito del load controller.

Una volta pianificato il carico, vengono consegnate le istruzioni alla squadra sottobordo che, se ha difficoltà o riscontra delle problematiche contingenti, comunica le sue esigenze al centraggio che aggiorna e verifica i dati.

“Il centrista Alitalia ha una estrazione e formazione da agente di rampa, - sottolinea Sara - cui segue quella tecnica e peculiare della funzione. Ognuno di loro ha effettuato un percorso professionale che lo ha portato a occuparsi di tutte le attività di handling di un volo, la cui conoscenza è importante per tenere bene a mente tutto quello che deve essere considerato e gestito per un corretto centraggio”.

Lo studio preparatorio del volo viene fatto circa tre ore prima della partenza e viene aggiornato un'ora prima del volo. Ogni load controller fa il centraggio di circa quattordici voli per turno. Accuratezza e concentrazione nel lavoro sono le parole d'ordine di chi fa questo mestiere. Il centraggio ha un'incidenza rilevante sull'assetto del volo. L'obiettivo è quello di caricare quanti più passeggeri, bagagli e merci possibile e di ottimizzare al contempo il consumo di carburante.

Ovviamente c'è il tema di safety che è prioritario e, per questo motivo, il load controller viene sottoposto a una formazione continua

sull'argomento specifico e di aggiornamento sulle procedure. “Possibilità di errori? È davvero quasi impossibile - riferisce Anna Maria - Il centrista prepara il load sheet (piano di carico) utilizzando dati previsionali che poi verifica e aggiorna sulla base dei carichi reali. Una volta emesso e ricontrollato viene trasmesso al comandante del volo per il filtro finale. Se ci sono dubbi o incongruenze ritorna al centrista che apporta le modifiche del caso. Alitalia ha imposto limiti cautelativi molto stretti e margini di sicurezza ampi”.

Il load controller può avere a che fare con vari tipi di esigenze: la United Airlines, per esempio, trasporta un numero elevato di Lamborghini che necessitano di vari accorgimenti per essere imbarcate. Alitalia è il vettore ufficiale della Ferrari. Inutile dire il trasporto di queste macchine o anche solo dei pezzi di ricambio rappresenta un carico molto articolato da seguire con molta cura.

“Un episodio molto particolare che mi è capitato qualche tempo fa è stato quello di trovare 68 biciclette prenotate sullo stesso volo per partecipare a un evento di bike di cui non ci era stata data evidenza, - racconta Anna Maria - L'abbiamo scoperto solo il giorno prima e abbiamo messo in piedi e coordinato una task force per riuscire a stivare il numero più alto di bici in ogni contenitore. Le abbiamo messe in tutti i punti dell'aereo. Considerate che siamo stati contattati dallo scalo di rientro per capire come c'eravamo riusciti!” ■

CURIOSITÀ SULL'AMERICA LATINA

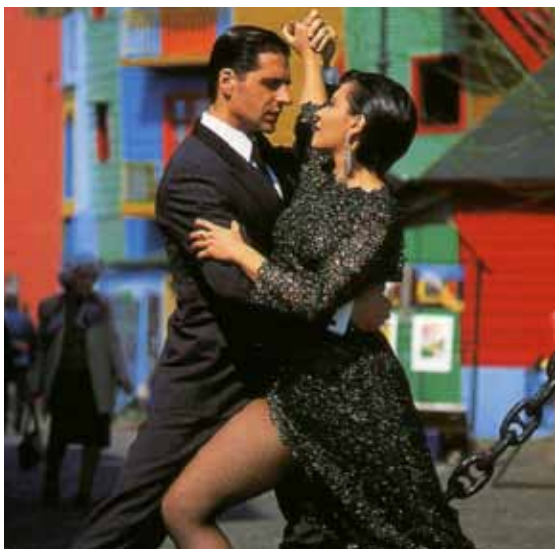
di Antonella Squillacioti

I sudamericani rappresentano una grande fetta di viaggiatori che ogni giorno popolano il nostro aeroporto.

Hanno la cultura del viaggio e non li spaventa attraversare l'oceano per conoscere posti nuovi.

Li riconosciamo dalla lingua per lo più spagnola, dal carattere allegro e dall'indole calma, ma per il resto hanno tratti somatici molto simili ai nostri, dovuti alla discendenza latina.

Eppure hanno una cultura diversa, affascinante e particolare per noi che ci confrontiamo con loro ogni giorno per lavoro. ■





LA LINGUA DEI TANGUEROS

Il tango ha una propria lingua ufficiale: si chiama Lunfardo ed è uno slang che veniva utilizzato nei bassifondi delle città alla foce del Rio de la Plata. Oltre che dalla contaminazione con altre lingue europee, il Lunfardo è caratterizzato dall'inversione delle sillabe nelle parole.

MAI DIRE OK

Il gesto che usiamo comunemente per dire okay, unendo la punta delle dita pollice ed indice, ha il significato di approvazione sia da noi che negli Stati Uniti. In Messico, invece, è considerato un insulto molto grave. Non conviene mai usarlo, a meno che non si abbia voglia di litigare.

IL CONTINENTE DEI RECORD

In Sudamerica si trova la cascata più alta del mondo, il Salto Angel; il fiume più grande in portata d'acqua, il Rio delle Amazzoni; la più lunga catena montuosa del mondo, le Ande; la più grande foresta pluviale, la Foresta Amazzonica; la più alta capitale, La Paz in Bolivia; la città più a sud del mondo, Ushuaia in Argentina.

VIAGGIO IN EUROPA

Soprattutto in Argentina, ad un ragazzo neo-diplomato, i parenti sono soliti regalare un viaggio in lungo e in largo per l'Euro-

pa. I giovani sono talmente affascinati dalle bellezze di città come Roma o Parigi, che molto spesso, per loro, questo regalo diventa l'avventura più bella ed importante della propria vita.

GNOCCHI DAY

In Uruguay, ogni 29 del mese si festeggia lo Gnocchi Day e tutti i ristoranti del Paese servono gnocchi, preparati secondo la tradizione italiana.

La ricorrenza è nata quando le crisi economiche di metà '900 costringevano la gente a ripiegare su alimenti ed ingredienti economici quali, in questo caso, le patate.

Per chi volesse imparare a preparare gli gnocchi, ecco la ricetta per 4 persone:

- 1 kg di patate medie
- 1 uovo
- 300 g di farina tipo 00
- Sale fino (q.b.)

Preparazione: lessare le patate, pelarle e schiacciarle quando ancora calde. Impastare la purea di patate con l'uovo, la farina e il sale, fino a formare un panetto compatto. Formare con le mani dei filoncini del diametro di 2 cm e tagliarli a tocchetti più o meno della stessa dimensione. Cuocere quindi gli gnocchi in abbondante acqua salata fino a quando non verranno a galla. Scolare e condire a piacere. Consigliato il ragù di carne. ■

IL CERIMONIALE DI STATO IN AEROPORTO

DA QUASI SESSANT'ANNI, PERSONALITÀ POLITICHE, CIVILI E RELIGIOSE DI TUTTO IL MONDO TRANSITANO PER IL CERIMONIALE DI STATO

di **Massimo Patriarca**

Si sviluppa su una superficie di oltre mille metri quadri; presenta ambienti arredati con cura fin nei minimi particolari così da garantire il massimo comfort e riservatezza. Al suo interno trovano spazio quattro salotti, un grande salone con funzioni di rappresentanza, gli uffici degli Enti di Stato (Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza e Dogana) e una Sala Stampa, che danno su un lungo corridoio illuminato da una serie di luci al neon a soffitto che si irradiano attraverso una "cascata" di lampade in vetro di Murano di forma cubica, per poi riflettersi su uno splendido pavimento di marmo di colore grigio chiaro. È il Cerimoniale di Stato,

chiusura della vecchia sede aperta negli anni '60. Gestita dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Responsabile la Dott.ssa Maria Elena Taormina, l'infrastruttura, molto più ampia e confortevole della precedente, è stata progettata e realizzata da Aeroporti di Roma. Davanti all'entrata, indipendente rispetto agli altri ingressi dell'aerostazione internazionale, vi è un'area di parcheggio con 21 posti auto riservati ai veicoli con targa "Corpo Diplomatico", più altri 6 dedicati alle autovetture ENAC, sorvegliata da telecamere a circuito chiuso e accessibile tramite un apposito passaggio delimitato da un sistema alzabarriera comandato a distanza.

Innumerevoli, in quasi sessant'anni, i Capi di Stato, di Governo, oltre che i ministri, i principi, le principesse, i membri delle famiglie reali ma anche gli ambasciatori, i cardinali e i Papi, da Paolo VI a Giovanni Paolo II per arrivare fino a Francesco. Il nostro Pontefice, in occasione dei viaggi per le visite apostoliche fuori dai confini italiani, viene salutato direttamente in pista ai piedi della scaletta dell'aereo. Questa abitudine ha accomunato anche le visite degli ultimi Presidenti, da Obama a Trump a Putin. Attualmente sono sei i funzionari ENAC che si alternano per l'intera settimana e per tutto l'anno nelle 12 ore di apertura giornaliera. Il personale del Cerimoniale è in continuo contatto con il Ministero degli Affari Esteri che può richiederne l'apertura straordinaria. Come detto, dal 1960 ad oggi, i locali del Cerimoniale di Stato hanno visto transitare personalità di tutto il mondo: da Juan Domingo Peron a Soraya, da U Thant a Kofi Annan, da Fidel Castro a Jacqueline Kennedy, da Kissinger a Gorbaciov e ancora Madre Teresa di Calcutta, il Dalai Lama, Margareth Thatcher che, viene piacevolmente ricordato, amava sempre trovare al suo arrivo un mazzo di gigli bianchi. ■



l'area dell'aeroporto di Fiumicino riservata al transito e alle eventuali soste di personalità politiche, civili e religiose provenienti da tutto il mondo, vero e proprio biglietto da visita del nostro Paese e per il quale non mancano mai parole di apprezzamento da parte degli illustri ospiti. Situato presso il terminal partenze T3, la sua inaugurazione risale al marzo del 2002 a seguito della

GLI AMICI DEL “ROMA SPOTTERS CLUB”

INAUGURIAMO UNA NUOVA RUBRICA DEDICATA AGLI SPOTTER
APPASSIONATI DI FOTOGRAFIA E DI AVIAZIONE

di **Fabiana Carboni**

“Spotter” significa colui che si apposta, in attesa che passi l’oggetto dei desideri... Oggetto che nel nostro caso è l’aereo, in decollo, in atterraggio o anche in volo, ma che sia ben visibile e catturabile dagli obiettivi delle macchine fotografiche di chi di questa osservazione ne ha fatto la passione della vita.

I “Roma Spotters” sono riuniti in un’associazione piuttosto nutrita che raccoglie non soltanto appassionati romani, ma anche di altre città italiane ed estere, che quest’anno compie il suo decimo compleanno. Chi sono? Vi è mai capitato di vedere persone vicine alle reti del perimetro aeroportuale munite di macchina fotografica? La loro passione è fotografare il maggior numero di aerei possibile con il maggior dettaglio consentito. Sono dislocati lungo via di Coccia



di Morto, riprendono tutto ciò che riguarda l’aeroporto e tutti hanno una vasta conoscenza delle piste e della loro dislocazione, nonché del loro utilizzo nelle diverse condizioni di vento.

L’Associazione Roma Spotters è attiva dal





2009 e ha un nutrito numero di iscritti, di cui il più anziano ha 70 anni, il più giovane 23.

Gli “accaniti”, quelli che si appostano lungo la perimetrale tutti i giorni o quasi, in orari consoni alla stagione, sono circa una quindicina. Quelli della domenica, che si recano sulla perimetrale con le famiglie, una classica “scampagnata” festiva, sono circa 50. Sono tutti associati regolari, una sorta di tesserati con tanto di quota annuale. L’associazione ha inoltre un proprio sito, www.romaspotter.it e sono presenti su Facebook, Instagram e Twitter, con moltissimi follower anche di altre città sia italiane che estere. Gli spotter, infatti, sono anche il riferimento per arrivare a Roma, una sorta di ‘ufficio turistico’ in grado d’indirizzare chi lo chiede sia con informazioni dettagliate riguardo i luoghi da visitare, sia in termini logistici. Si tratta di un reciproco scambio, poiché anche i “Roma Spotters” ricevono la stessa attenzione quando sono loro ad andare all’estero.

Come essere certi che tra gli spotter non vi siano malintenzionati? In realtà sono una popolazione super controllata dalla Polizia di Stato e questo dovrebbe rendere la loro presenza lungo la perimetrale quasi una garanzia di sicurezza. Potrebbero anzi essere “usati” a questo scopo ed essere invitati a segnalare eventi particolari o lo scatenarsi di situazioni d’emergenza, come misura di sicurezza aggiuntiva. Così funziona in molti aeroporti all’estero, dove ci sono delle postazioni sulle perimetrali, con buchi sulle reti, telefoni per avvisare in caso di emergenza aeroportuale, giri turistici a pagamento lungo il sedime e terrazze panoramiche, il cui accesso, sempre a pagamento, è molto richiesto: Am-





sterdam, Zurigo, Parigi, Francoforte, Mosca, Tokyo sono solo alcuni degli esempi che seguono queste abitudini.

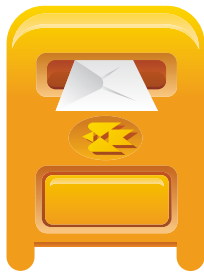
A Monaco c'è una mostra permanente di foto degli spotter, curata da loro stessi, che espone sia foto storiche che attuali.

Lo Charles de Gaulle di Parigi lascia un pass valido per due anni. Si fa una richiesta alla Polizia francese e il tesserino è inviato a casa, per cui è possibile effettuare foto dalla perimetrale con tanto di autorizzazione.

Stessa situazione anche negli scali USA, dove

vi sono punti di osservazione e reti a meno di un metro d'altezza ed è possibile registrare la frequenza radio dalla Torre tramite radio private. Negli aeroporti grandi come il JFK di New York si possono scattare foto senza problemi dalla perimetrale.

Unica eccezione italiana è Malpensa dove vengono organizzate periodicamente per gli spotter delle visite autorizzate in ambito airside con la stretta collaborazione tra l'aeroporto e l'associazione locale di spotter. ■



Proseguiamo con la rubrica, in cui i protagonisti siete voi. Chiunque vorrà inviare un'email a redazionemyairport@adr.it sarà il benvenuto. Potete raccontare episodi legati al vostro lavoro e di vita in aeroporto che vi hanno colpito o che ricordate con particolare piacere o divertimento per condividerli con i nostri lettori. La parola ai colleghi di **Plaza Premium Lounge**, orgogliosi di lavorare per un Gruppo che rappresenta la più grande rete di lounge aeroportuale indipendente premiata al mondo da Skytrax.



La redazione

THE TERMINAL

di Danilo Longo

Sono rientrato in Italia dopo dodici anni di lavoro a Hong Kong, Abu Dabi e infine Londra, perché avevo un'esigenza personale e volevo stare accanto a una persona cara. Ho risposto a un annuncio e sono stato assunto dal Gruppo Plaza Premium che mi ha formato e assunto ancora prima di poter disporre della lounge in aeroporto, dando prova di grande serietà e attenzione alle risorse umane. Ho fatto parte del gruppo di colleghi che ha ritirato il premio Skytrax a Parigi, del quale andiamo molto orgogliosi.

Nel mio lavoro incontro passeggeri provenienti da ogni parte del mondo. Quello che mi emoziona di più è vivere momenti di umanità che per noi addetti ai lavori sono quasi scontati, perché non si può rimanere indifferenti di fronte a passeggeri che vivono un disagio o una difficoltà.

Incontriamo spesso persone famose che però non sempre vogliono dare a vedere di esserlo, ma per noi è normale ricevere Francesco Totti, Alessandro Nesta, tanto per fare qualche nome, Kate Moss, Tom Holland (l'attore di Spiderman), Flavio Briatore, Massimo Ferrero, giusto per citarne alcuni. Alcuni si rendono apposta irriconoscibili, indossando cappellini od occhiali scuri, mentre altri recitano se stessi e si mostrano esattamente come li vediamo in televisione o al cinema. Altri ancora si dichiarano per ciò che sono, presentandosi senza avere un reale motivo per farlo, come durante l'inaugurazione della nostra lounge, quando il

giovane chitarrista che suonava per l'occasione è stato avvicinato dal costruttore della sua "Fender".

Qualche volta vedo l'affacciarsi di possibili storie d'amore perché può accadere che passeggeri soli si avvicinino per cercare un approccio con una compagnia femminile, ma si tratta pur sempre di incontri che nascono in aeroporto e quindi destinati a essere fugaci oppure a... finire su Instagram! "In questa lounge è tutto fantastico, soprattutto il barman", questa la frase di una passeggera sul suo profilo social, sotto a un selfie insieme a me. Ma anche questo fa parte del nostro lavoro. ■

IL MONDO È NELL'AEROPORTO

di Valentina Barbato

Sono in aeroporto da dieci anni, prima come hostess di volo, capo cabina di Blu Panorama, poi di terra per Alitalia, ma, questa relazione professionale, come tutti i grandi amori, è finita. Sono stata assunta dal Gruppo Plaza Premium Lounge come Guest Service Officer e ora mi sembra di lavorare da un osservatorio privilegiato a dimostrazione che il mondo è nell'aeroporto. Ci sono tante culture che qui s'incontrano e dobbiamo essere un po' psicologi, oltre a dover fare bene il nostro lavoro: per esempio, i russi apprezzano che ci si rivolga nella loro lingua, lo considerano un gesto di cortesia che li fa sentire a casa.

Tra i nostri clienti fissi ci sono molti personaggi del mondo dello spettacolo come per esempio



La lounge Premium Plaza

Ferzan Ozpeteck e Maria Grazia Cucinotta, ma ci sono anche passeggeri “normali” che qualche volta possono sembrare spaesati perchè viaggiano da soli e sono magari molto giovani. I nostri primi clienti sono stati proprio due giovani inglesi in viaggio di nozze. Era aprile 2018 e loro si sono presentati nella nostra reception sorridenti e tenendosi per mano. Li abbiamo ricevuti con un mazzo di fiori e un piccolo festeggiamento, aprire la nostra lounge con loro è stato beneaugurante. Poi ci sono gli episodi divertenti, come quello della moglie che, entrata poco dopo suo marito nella nostra sala, ci ha chiesto a bruciapelo se l'ingresso fosse vietato alle amanti. Abbiamo annuito decise, da noi entrano solo le mogli effettive! ■

LA MIA VITA DI GUEST SERVICE OFFICER

di **Elvira Fuggi**

Lavorare nella lounge è un vero e proprio mezzo per girare virtualmente il mondo. La cosa che amo di più di questo lavoro, infatti, è la possibilità di entrare in contatto con persone di vari Paesi che hanno approcci molto diversi tra loro e, soprattutto, dai nostri. Senza cadere in facili stereotipi ci sono caratteristiche compor-

tamentali ricorrenti alle quali mi adeguo ormai facilmente e questa mia duttilità è per me fonte di grande soddisfazione e si è rivelata utile in molti casi. Per esempio, siamo state protagoniste di un recupero al volo di una valigia lasciata da una passeggera che ci ha poi ringraziato moltissimo. L'aveva dimenticata nella lounge! Nessuno l'aveva notata uscire senza, ma ci siamo subito rese conto che c'era in sala un bagaglio abbandonato. Lo abbiamo fatto portare al lost and found, ma dopo qualche minuto la passeggera è tornata, cercandolo disperatamente. Abbiamo agito velocissime, preso la copia del documento con la sua delega e corso agli arrivi del T3. Siamo riuscite a portarlo in tempo e farli partire insieme, il gate stava accettando gli ultimi passeggeri.

Tra i personaggi dello spettacolo, oltre a quelli nominati dai miei colleghi, ricordo Pupo, sempre allegro e gentile e per il quale ho particolare simpatia, anche se devo dire che non mi sono mai capitate situazioni sgradevoli con la clientela. Certo la gente maleducata c'è ma come in tutti gli ambienti di lavoro e non solo. Tutte noi però al momento dell'assunzione siamo state formate per gestire situazioni di stress e per relazionarci in maniera educata, che rimane sempre il miglior atteggiamento per smorzare approcci sgarbati. ■

AL VIA IL VOLO ROMA – NAIROBI

KENYA AIRWAYS COLLEGA FIUMICINO CON LA CAPITALE MONDIALE DEL SAFARI

di **Eleonora Caradonna**

Dal 13 giugno, grazie a Kenya Airways, è possibile volare da Roma a Nairobi, la capitale del Kenya anche conosciuta come la capitale mondiale del safari e del verde.

Il Kenya è un miscuglio di diverse culture con una vasta scelta di attività e destinazioni. Tra le cose da vedere assolutamente in questa meravigliosa destinazione figurano soprattutto parchi nazionali e parchi dedicati agli animali. Grazie ai collegamenti con Nairobi, la compagnia collega 43 diverse destinazioni in Africa, per viaggi d'affari, missioni diplomatiche e turismo.

I voli partono da Fiumicino quattro volte a settimana.

I passeggeri che scelgono di volare a Nairobi

con Kenya Airways viaggeranno a bordo del B787 Dreamliner, la punta di diamante della compagnia. Il servizio a bordo è rinomato e i confortevoli sedili reclinabili della classe business dell'ampio velivolo sono considerati tra i migliori dieci al mondo.

Kenya Airways, membro della Sky Team Alliance, è un'azienda africana leader nel settore dell'aviazione che ha 53 destinazioni in tutto il mondo, 43 delle quali in Africa, e che annualmente trasporta 4 milioni di passeggeri. Continua inoltre a modernizzare la propria flotta: i suoi 35 velivoli sono tra i più giovani in Africa. Nel gennaio 2017, Kenya Airways ha festeggiato i suoi 40 anni di attività ed è stata nominata Africa Leading Airline 2017 ai World Travel Awards. ■



IL VIAGGIO SIGNIFICA GIOIA

L'ATTORE, IL REGISTA, LO SCENEGGIATORE, LO SCRITTORE: QUESTI I VOLTI DI FRANCESCO APOLLONI CHE SI RACCONTA A MY AIRPORT

di **Francesco Albertario**

Francesco Apolloni, attore di teatro, cinema e TV, oltre che sceneggiatore e scrittore... Quale avventura stai vivendo oggi?

Un'avventura nel mondo della letteratura, con il mio romanzo "Perso a Los Angeles", edito da Albatros che sta andando molto bene e presto uscirà anche in lingua inglese. È la storia di un giovane chef, che non ha mai conosciuto suo padre, alla ricerca della ricetta perfetta. Quando sua madre muore, decide di partire per Los Angeles alla ricerca di suo padre, del quale non sa nulla, se non quello che di lui dicono i suoi amici e conoscenti. Chi lo descrive come una brava persona, chi come un farabutto, chi dice che è gay, chi che lavora a Scientology. Chi è questo fantomatico padre? Mentre il protagonista ne è alla ricerca, riscopre il rapporto con la madre. Si tratta di un romanzo di formazione, in cui voglio dimostrare che non importa quale sia la ferita originaria, perché c'è sempre la possibilità di trasformare quella ferita in qualcosa di positivo. Tutto il ricavato delle vendite sarà devoluto all'ospedale Bambin Gesù.

Quale avventura è alle porte?

Il film tratto dalla mia commedia teatrale "Addio al nubilitato", per cui sto lavorando nella scelta del cast: quattro donne intorno ai 35/40 anni, amiche fin dall'adolescenza, che organizzano un addio al nubilitato. È una commedia che ha anche dei risvolti amari: ognuna di loro ha una ferita originaria con la figura maschile; il tema della 'ferita' originaria ritorna sempre. È una storia che offre a quattro grandi attrici dei ruoli intensi, cosa rara per il nostro cinema, che troppo spesso vede come protagonisti solo uomini. Ci saranno anche le protagoniste adolescenti, per cui avremo un cast tutto al femminile. Il film è prodotto dalla Minerva Pictures di Gianluca Curti co-prodotto da Rai Cinema e dalla Francia; la sceneggiatura



è firmata da me, Daniela Delle Foglie e Fabrizio Nardi.

Come attore sono in attesa che escano due film che ho girato con due ruoli molto belli: il "Bagno delle donne" di Marco Castaldi e "Roam Rome Mein" di Tannitshtha Chatterjee, una produzione di Bollywood, entrambi opere prime ed esperienze fantastiche.

Nelle pellicole in cui hai recitato hai spesso affrontato temi sociali, con quale scopo?

I temi sociali mi sono cari, anche quando scrivo una commedia, con lo scopo non soltanto di divertire, ma anche di dare la speranza che non è mai troppo tardi e che c'è sempre la possibilità che le cose cambino.

Per i tuoi viaggi hai frequentato spesso il nostro aeroporto. Quali suggerimenti vuoi darci per migliorare i nostri servizi e cosa pensi del premio come miglior aeroporto d'Europa per il secondo anno di seguito?

Non solo frequento spesso il Leonardo da Vinci per viaggiare ma anche perché vi ho girato spot e film; inoltre un lungo capitolo del mio romanzo "Perso a Los Angeles" è proprio ambientato all'interno dell'aeroporto.

Sono fiero che il Leonardo da Vinci abbia vinto per il secondo anno consecutivo il premio come miglior aeroporto d'Europa, perché è la prova che il nostro Paese è una vera eccellenza. Ne sono fiero come italiano e come romano.

Quale messaggio vuoi dare ai colleghi aeroportuali?

Sono grato per quello che fate, per l'impegno quotidiano, perché per i turisti siete il nostro biglietto da visita. Voi ci aiutate a rendere i nostri viaggi più comodi e piacevoli, siete la grande finestra verso il mondo, rappresentate il viaggio, il movimento e quindi anche la gioia e la speranza. ■

BISTRO BY MASTERCARD

DAL PARCHEGGIO AL RISTORANTE CON PAGAMENTO CASHLESS

Inaugurato al secondo piano dell'area di imbarco E, il "Bistro by Mastercard". Il ristorante cashless, gode delle creazioni dello Chef Michelangelo Citino, premiato nel 2018 con un cappello nella Guida dell'Espresso. Il bistro offre un servizio al tavolo con un menu studiato dallo chef con ricette tipiche romane e prodotti stagionali. È presente l'area, "Roman gastronomy to go", in cui i passeggeri potranno consumare in modalità d'asporto prodotti tipici della tradizione romana.

All'entrata, gli ospiti del bistro sono accolti da "Pepper" un robot semi-umanoide ottimizzato per l'interazione umana. Una volta al tavolo potranno invece avere aggiornamenti in tempo reale sul proprio volo, il gate di imbarco, il meteo della città di destinazione e comodamente seduti, pagare il conto al grazie alla tecnologia contactless. L'esperienza tecnologica comincia però dal parcheggio, infatti al 3° piano dei parcheggi Terminal



C, per tutti i clienti Mastercard è presente il "Mastercard Reserved Parking" dove l'ingresso è completamente automatizzato grazie all'installazione di tecnologia di ultima generazione che garantisce l'accesso, l'uscita e il pagamento tramite carta di credito completamente in modalità ticketless. ■

COOKING SHOW "STELLATO"



Pochi, forse nessuno sa che Leonardo da Vinci, inventore e scienziato italiano vissuto tra il quindicesimo e il sedicesimo secolo, amasse cucinare. Secondo alcune ricostruzioni storiche, la passione per la cucina avrebbe spinto lo scienziato italiano ad elaborare nuove ricette e inven-

tare utensili oggi presenti nelle nostre cucine come il cavatappi e il macinapepe. In occasione dell'anniversario dei 500 anni dalla morte di Leonardo da Vinci, Aeroporti di Roma ha organizzato, nella food court dell'area di imbarco E, un cooking show "stellato" con gli chef Gianfranco Pascucci e Daniele

Usai entrambi di Fiumicino, che hanno deliziato gli ospiti e i passeggeri con piatti ispirati al genio vinciano, utilizzando i prodotti enogastronomici del territorio. In particolare, Daniele Usai ha rielaborato l'Acquarosa, una bevanda che la tradizione attribuisce a Leonardo realizzata con estratto di acquarosa, zucchero, limone e poco alcool, trasforman-

dola in un condimento per degli spaghetti. Gianfranco Pascucci invece ha presentato un piatto ispirato alle invenzioni dal nome "Mare" a base di crostacei, erbe e alga kombu fermentata. Tutti i passeggeri a Fiumicino hanno potuto ammirare la manifestazione culinaria grazie a schermi video dove è stata trasmessa la regia live del cooking show. ■

LA GUIDA DEL GAMBERO ROSSO COMPIE 30 ANNI A FIUMICINO

Si è svolta a Plaza Premium Lounge, al secondo piano dell'area di imbarco E, la 30esima edizione della guida Roma e il Meglio del Lazio 2020 di Gambero Rosso.

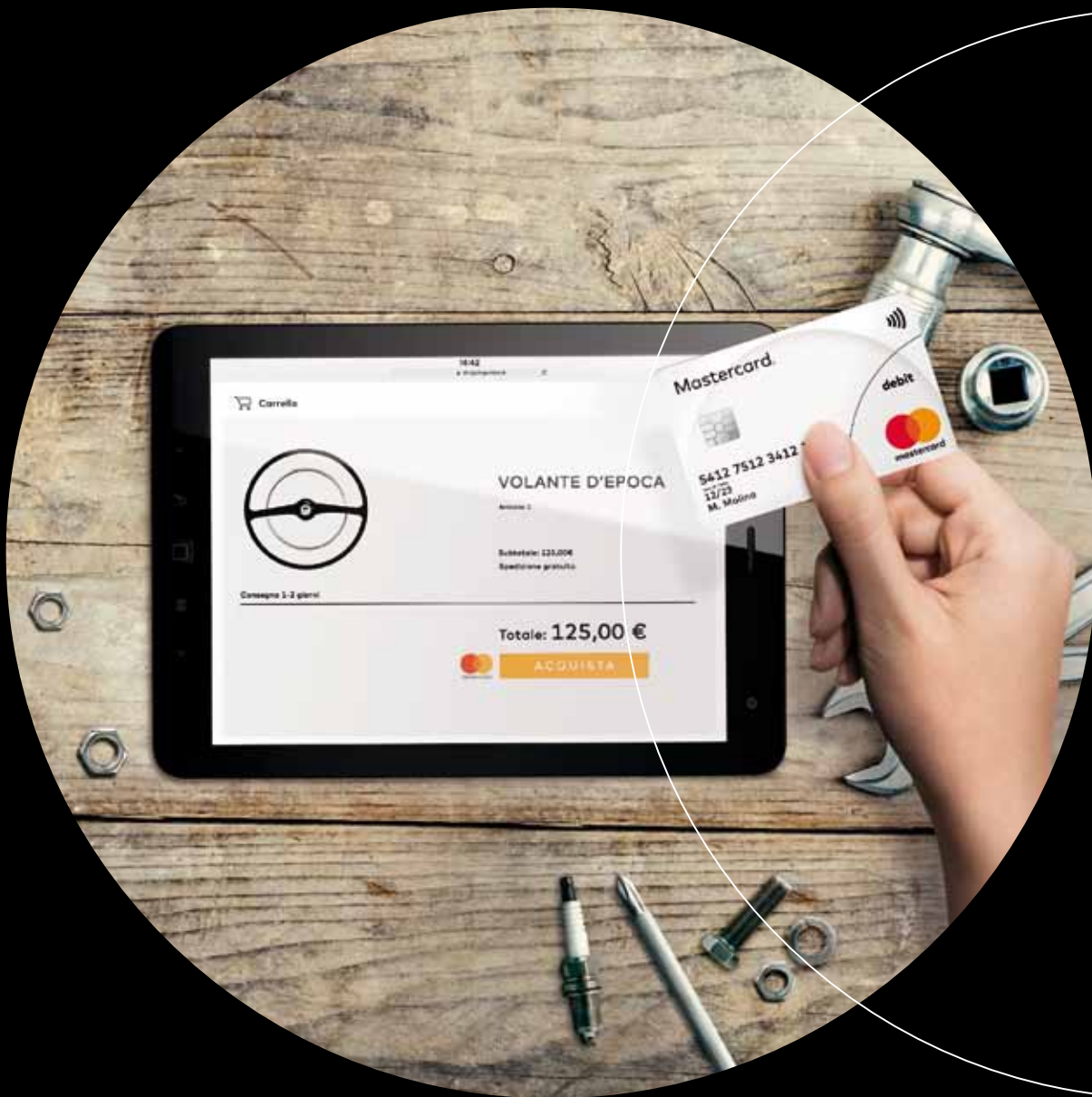
La scelta della location non è stata casuale ma è dovuta all'ampia offerta gastronomica che l'aeroporto Leonardo da Vinci offre; dalla cucina italiana a quella etnica fino ad arrivare alla cucina stellata grazie alla presenza di Heinz Beck e Antonello Colonna. Sono stati 34 gli chef e ristoranti premiati con i rinomati premi della guida, tra cui il ristorante di Pascucci al Porticciolo - Fiumicino. ■



MAXISCHERMI PER SEGUIRE I MONDIALI DI CALCIO FEMMINILE

Maxischermi all'aeroporto di Fiumicino per consentire ai viaggiatori in partenza e in transito di assistere al match d'esordio delle azzurre della Nazionale italiana di calcio, impegnate contro l'Australia nella Coppa del Mondo FIFA femminile 2019 che è svolto in Francia.

Numerosi i passeggeri, sia italiani sia stranieri in transito che prima di imbarcarsi sui rispettivi voli si sono soffermati per seguire l'attesissimo evento. ■



Sicuri. Protetti. *Priceless.*

Con Mastercard sei sempre rimborsato in caso di acquisti non autorizzati*.

Anche con la nuova **Mastercard Debit**, che addebita immediatamente le spese sul tuo conto. Inoltre puoi:



Prelevare
in Italia e all'estero



Pagare contactless
con carta e smartphone**



Pagare online
in tutti i siti convenzionati

[mastercard.it](https://www.mastercard.it)



*Adottando ogni ragionevole accorgimento per prevenire il furto, lo smarrimento o l'utilizzo fraudolento della carta, del PIN e degli strumenti di generazione OTP (One Time Password) e comunicando tempestivamente all'emittente tali eventi, questo rimborserà interamente le spese non autorizzate, anche al di sotto della franchigia prevista per legge. Tale copertura non si applica alle carte Corporate (ad eccezione delle carte Business) ed alle carte non nominative (es. Gift Card).

**È necessaria l'abilitazione della carta e la predisposizione del dispositivo. Verifica la disponibilità del servizio con il tuo emittente.