

MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma
Leonardo da Vinci, Fiumicino – G. B. Pastine, Ciampino



IN MEMORIA DEL NOSTRO PRESIDENTE

BANDIERE A MEZZ'ASTA NEGLI AEROPORTI DI FIUMICINO E CIAMPINO NEL GIORNO DELLA SUA SCOMPARSA

LA REDAZIONE



Il professor Antonio Catricalà

Il Gruppo Aeroporti di Roma ha perso un uomo e una guida di grande valore, il Presidente Antonio Catricalà. Scomparso il 24 febbraio scorso, lascia un vuoto immenso sotto numerosi profili: istituzionale, culturale, umano.

“Un fine giurista, ma soprattutto un patrimonio delle Istituzioni ed un vero servitore dello Stato, dalle straordinarie qualità professionali e umane - con queste parole lo ha ricordato l'Amministratore Delegato Marco Troncone - La sua saggezza ne faceva anche nella nostra azienda un punto di riferimento di indiscusso valore. Ci mancherà il suo tatto, la sua educazione, la sua fine ironia e disponibilità con chiunque senza mai risparmiarsi. Ci legavano a lui sentimenti di grande

stima e sincera amicizia e i suoi preziosi consigli resteranno indelebili nel nostro cuore”.

Il Professor Antonio Catricalà, nominato Presidente del Gruppo nel 2017, vanta una carriera luminosa con molte tappe importanti: allievo di Pietro Rescigno, si laurea in Giurisprudenza con lode a soli 22 anni. Abilitatosi alla professione forense, a ventiquattro anni inizia la carriera in magistratura che lo porterà a superare i concorsi pubblici per procuratore dello Stato, avvocato dello Stato e infine Consigliere di Stato. Nel 2001 diventa segretario generale alla Presidenza del Consiglio, dal 2005 al 2011 è Presidente dell'Autorità garante della concorrenza, nel 2011 è nominato Sottosegretario alla Presidenza

del Consiglio e, nel 2013, viceministro dello Sviluppo (con delega alle comunicazioni) fino al 2014. Dopo questa data, dà le dimissioni da Presidente di Sezione del Consiglio di Stato, per riprendere la carriera di avvocato; da questo momento inizia una nuova stagione della sua vita, poiché fonda la Law Academy e si dedica all'insegnamento universitario negli atenei romani di Tor Vergata e Luiss. Scrive anche numerosi saggi giuridici e di economia pubblica.

Dal 2017 è Presidente di ADR e da pochi giorni nominato Presidente dell'Istituto Grandi Infrastrutture.

Un lungo curriculum da “civil servant”, un vero “servitore dello Stato”, Catricalà ha scelto di porre la propria competenza professionale e il proprio senso civico al servizio della collettività, all'interno e all'esterno di istituzioni pubbliche.

La sua scomparsa ha accomunato nel dolore en-

trambi i mondi, quello istituzionale e quello professionale, oltre alla dimensione privata degli affetti. Chi lo ha conosciuto personalmente, lo ricorda come un uomo di grande sensibilità, competente, rigoroso e una mente giuridica eccelsa.

La nostra Azienda ha perso una guida illuminata che verrà ricordata a lungo come un punto di riferimento per tutti noi.



Aeroporti di Roma esprime sgomento, enorme dolore e profondo cordoglio per l'improvvisa scomparsa del Presidente, Prof. Antonio Catricalà, uomo di immenso valore e guida illuminata per il nostro Gruppo



Alberto Valenza, direttore Human Resources & Organization

EDITORIALE

I PROSSIMI MESI SARANNO IMPORTANTI PER GUARDARE OLTRE L'ORIZZONTE SALVAGUARDANDO L'AZIENDA E LE SUE PERSONE

DI ALBERTO VALENZA

Sono arrivato nella famiglia di Aeroporti di Roma da pochi mesi, senza dubbio i più complessi degli ultimi anni. Tuttavia i colleghi stanno affrontando questo duro periodo con un coraggio, una passione e una resilienza esemplari, tanto da ottenere numerosi riconoscimenti internazionali. Tra gli ultimi forse il più importante: quello di miglior aeroporto d'Europa, nella categoria degli hub sopra i 40 milioni di passeggeri, unico aeroporto al mondo ad averlo conquistato per il terzo anno consecutivo. E' la più importante dimostrazione che le persone di questo Gruppo riescono a raggiungere obiettivi sfidanti non solo in un contesto di crescita e sviluppo, ma soprattutto in una condizione di grande crisi, come quella pandemica, che ha messo a dura prova le organizzazio-

ni. Tutto questo ha un immenso valore per Aeroporti di Roma e per la sua squadra che definirei: integra, solida e appassionata.

Integra sotto tanti aspetti: nei comportamenti organizzativi, nei valori e nelle motivazioni; solida perché ha competenze di eccellenza. E poi appassionata, perché dimostra ogni giorno la passione per il proprio mestiere, per il mondo aeroportuale, per questo business. Ma anche una squadra con grandi capacità di adattamento e lo dimostra il fatto che stia reagendo bene anche agli "stravolgimenti" che questa crisi ha imposto nelle organizzazioni e nelle dinamiche lavorative. Pensiamo all'introduzione improvvisa per il personale degli uffici di quello che comunemente viene definito "smartworking", ma che in realtà do-

vremmo più propriamente chiamare remote working in modalità smart. Lavorare in un posto diverso da quello abituale è infatti solamente una parte dello smartworking che è quello che la pandemia ci ha costretto a vivere in maniera forzata anche in termini organizzativi. Superato questo momento di crisi, bisognerà infatti trovare il modo e il tempo per ripristinare le nuove regole del gioco. Il cosiddetto new normal sarà sicuramente fatto di smartworking, non più basato su un obbligo di legge ma su un nuovo rapporto di fiducia tra il responsabile e il collaboratore.

In questo scenario così difficile, Aeroporti di Roma ha cercato di fare uno sforzo in più per mettere in atto una serie di iniziative di "people care" e dare un supporto e un sostegno alle proprie persone.

Essendo arrivato da poco, il merito di queste iniziative va a chi prima di me ci ha creduto. Il mio impegno è quello di proseguire su questa strada concentrando sull'idea del sostegno, attraverso: la polizza assicurativa, i test serologici, i vaccini antinfluenzali ed impegnarci di più nell'ascolto delle nostre persone, per in-

tercettare nuovi bisogni. Ma il concetto di people care fa parte di quello più ampio di Sostenibilità, materia e tema di forte interesse e impegno per Aeroporti di Roma. E sono proprio le azioni dedicate alle persone, che all'interno delle strategie di sostenibilità saranno centrali.

I prossimi mesi saranno importanti per guardare oltre l'orizzonte, alla ripresa. E per farlo salvaguardando l'azienda e le sue persone abbiamo messo in campo una serie di strategie che si sono concretizzate, per il momento, in due importanti accordi con le organizzazioni sindacali. Il primo è quello della proroga della cassa integrazione fino al 22 di marzo, il secondo ha previsto uscite incentivate dall'azienda per dipendenti vicini all'età pensionabile con la possibilità del supporto dell'indennità Naspi. Ovviamente a fine marzo non avremo risolto il tema di un sostegno ai nostri livelli occupazionali, ma su questo stiamo lavorando alacremente anche con Asaeroporti, con l'obiettivo di riuscire a ottenere uno strumento di ammortizzatore sociale che possa permettere di continuare a gestire questa fase di non lavoro per un periodo sufficientemente lungo. Cosa vuol

dire in termini pratici? Che stiamo continuando a chiedere agli interlocutori istituzionali una proroga della Cassa Integrazione in modo tale da riuscire ad avere la possibilità di una prospettiva di un ammortizzatore sociale che possa avere un traguardo per ulteriori 24 mesi, quindi 2021 e 2022, da utilizzare nel caso in cui la crisi dovesse durare davvero a lungo. Purtroppo siamo ancora in una fase molto delicata della pandemia. Il nostro settore è stato tra i primi a entrare in crisi e probabilmente non sarà altrettanto rapido uscirne, nonostante il determinante aiuto che sta dando l'introduzione del vaccino anti Covid. Il nostro obiettivo è mettere in sicurezza l'azienda sotto tutti i punti di vista, creare un'organizzazione sostenibile ed essere pronti nel momento in cui torneremo a crescere. Queste sono le tre direttrici su cui dobbiamo guardare con grande senso di responsabilità. E' una sfida difficile, ma abbiamo tutte le competenze e le energie per poterlo fare, e bene. Le persone hanno voglia di tornare a viaggiare e noi dobbiamo offrire loro la consapevolezza di farlo in assoluta protezione e sicurezza, come già stiamo facendo con risultati eccellenti.



Alberto Valenza, direttore Human Resources & Organization

ANCORA I MIGLIORI

FIUMICINO IL MIGLIOR AEROPORTO EUROPEO PER LA QUALITÀ DEI SERVIZI

DI PAOLA MORETTI

Per il quarto anno consecutivo l'ACI (Airports Council International) - Associazione Internazionale che misura in modo indipendente, attraverso interviste ai viaggiatori, la qualità percepita in oltre 350 aeroporti in tutto il mondo - assegna al Leonardo da Vinci il premio come miglior aeroporto europeo per la qualità dei servizi nel 2020.

I viaggiatori hanno riconosciuto lo sforzo di Aeroporti di Roma nel garantire un servizio di qualità soprattutto in questo periodo difficile ed impegnativo che la pandemia da covid-19 ha generato. Tra i servizi più apprezzati risultano la pulizia dei terminal, la chiarezza delle informazioni, la cortesia dello staff, i tempi di attesa ai controlli di sicurezza e le facilities in aeroporto.

Il risultato raggiunto - ha dichiarato l'Amministratore Delegato di ADR Marco

Troncone - conferma nuovamente i livelli di servizio superiori offerti ai passeggeri del Leonardo da Vinci e si innesta perfettamente nella nostra strategia focalizzata sull'eccellenza nella Qualità e nella Sicurezza, oltre che su Sostenibilità e Innovazione. Questo riconoscimento si aggiunge a tutti gli altri ottenuti recentemente e che fanno dello scalo di Fiumicino uno degli aeroporti più riconosciuti al mondo nel contrasto al Covid-19. Nonostante la gravità del contesto, ADR prosegue determinata nel suo percorso di qualità e risponde alle sfide della crisi epidemiologica con responsabilità e vitalità, come testimoniato dal ruolo svolto sul fronte vaccinale e dal lancio dei nuovi protocolli di viaggio sui voli Covid-tested internazionali, un sistema sicuro e innovativo per sostenere la ripresa del traffico aereo, strategico per il Paese".

APERTO IL PRIMO HUB VACCINALE IN ITALIA IN UN AEROPORTO. E' IL PIU' GRANDE NEL LAZIO E TRA I PIU' GRANDI DEL PAESE

DI ELEONORA CARADONNA

Dai primi di febbraio è attivo il nuovo Centro Vaccini della Regione Lazio realizzato per la prima volta in uno scalo italiano, grazie alla collaborazione tra Aeroporti di Roma e Croce Rossa Italiana.

Il nuovo hub vaccinale è la struttura più grande del Lazio e uno tra i più grandi in Italia, resa possibile riconvertendo 1.500 metri quadrati dei 22.000 in totale messi a disposizione da ADR presso il parcheggio Lunga Sosta del Leonardo da Vinci.

Per rendere l'idea delle potenzialità del centro vaccinale basti pensare che al suo interno dispone di 65 cabine, di cui 25 per l'inoculazione dei vaccini, 160 sedute dedicate all'osservazione

medica, un parcheggio auto di circa 330 posti. La struttura è anche fornita di servizi igienici, oltre ad essere disponibile un servizio di ristorazione, un innovativo tunnel per la decontaminazione e il rilevamento della temperatura.

Come per il centro di testing rapido, attivo nell'area "Arrivi" del Terminal 3 di Fiumicino e successivamente per l'avvio del più grande "drive-in" per test rapidi e molecolari del Lazio, anche questa struttura è stata realizzata grazie alla proficua collaborazione con Regione Lazio, USMAF, Istituto Spallanzani, Croce Rossa Italiana e conferma come Aeroporti di Roma, fin dall'inizio della pandemia continui a garantire il massimo supporto



Marco Troncone, Amministratore Delegato ADR, nel nuovo hub vaccinale di Fiumicino

possibile alle Istituzioni e al territorio. ADR, infatti, oltre ad aver messo a disposizione l'area, ha realizzato la progettazione, l'impiantistica interna e esterna, la pavimentazione dell'area e la relativa viabilità, i bagni esterni, i box di vaccinazione e il sistema di filodiffusione sonora.

Per l'amministratore delegato di Aeroporti di Roma, Marco Troncone,

l'avvio ufficiale del nuovo Centro Vaccini al parcheggio lunga sosta di Fiumicino è "una nuova tappa importante nel percorso di uscita dalla crisi Covid. Un efficiente centro vaccinale, attualmente il più grande in Italia capace di arrivare a somministrare fino a 3.000 vaccini al giorno. Un contributo rilevante nella lotta contro il Covid. Gli obiettivi sono difficili da raggiungere anche prima della fine dell'estate come l'immunità di gregge. E per raggiungerli ognuno deve dare il suo contributo. In questo senso un grazie va ai volontari di Croce Rossa, in questa collaborazione proficua

tra ADR, Regione, Croce Rossa e Spallanzani".

"Gestire un aeroporto sicuro è un dovere ma lo abbiamo fatto con molta passione ed incisività - ha continuato -. Per questo motivo Fiumicino è stato riconosciuto come miglior scalo in Europa come risposta al Covid ed unico al mondo, per molti mesi, a ricevere le 5 stelle Skytrax come sicurezza. Stiamo compiendo poi un percorso con i nuovi protocolli per voli Covid tested per corridoi puliti, che hanno avuto grande successo operativo e con soddisfazione dei passeggeri, e che abbattano completamente il rischio

d'importazione del contagio".

Grande soddisfazione anche da parte di Alessio D'Amato, assessore alla Sanità del Lazio, il quale ha definito l'apertura del centro vaccini "un passo decisivo nel Lazio". "Questo di Fiumicino è il più grande centro vaccinale del Lazio, tra i più grandi in Italia - ha concluso l'assessore - qui verrà somministrato il vaccino AstraZeneca secondo le modalità del piano vaccinale regionale, attraverso le classi di età e le priorità di categoria individuate. È uno sforzo importante, ma decisivo in questa campagna vaccinale".

CORONAVIRUS, GLI ARRIVI A CIAMPINO DELLE DOSI DEL VACCINO PFIZER

DI ELEONORA CARADONNA



L'arrivo a Ciampino delle dosi del vaccino Pfizer



In questi giorni l'aeroporto Giovan Battista Pastine di Ciampino sta avendo un ruolo speciale nel contrasto al Covid-19 insieme ai principali aeroporti italiani. E' proprio allo scalo romano infatti che da fine dicembre

stanno arrivando le prime dosi del vaccino contro il Coronavirus. Il primissimo carico è giunto all'alba del 30 dicembre a bordo di un aereo cargo DHL, con una parte delle 470mila dosi del carico di vaccini Pfizer destinate all'Italia.

Diversi furgoni sono poi partiti scortati dalle forze dell'ordine per garantire il trasporto in sicurezza nei vari territori ed essere distribuite in diverse parti del Lazio e del Centro Italia.

FIUMICINO, UNICO AEROPORTO IN EUROPA AD AVER AVVIATO VOLI COVID TESTED PER EVITARE LA QUARANTENA

NEL PRIMO PROVVEDIMENTO DEL GOVERNO DRAGHI, È STATA ESTESA LA SPERIMENTAZIONE



L'area tamponi agli arrivi del T3



Mentre lo scalo di Ciampino partecipava attivamente ad uno degli eventi più attesi dell'anno 2020, l'aeroporto di Fiumicino continuava a collezionare primati. Fiumicino è il primo aeroporto in Europa ad aver attivato corridoi sanitari sicuri con voli "Covid-tested" tra Roma e alcune destinazioni negli Stati Uniti, sostituendo per i passeggeri a bordo l'imposizione della

quarantena fiduciaria con un doppio tampone eseguito alla partenza dallo scalo americano e all'arrivo sul territorio italiano, grazie alla collaborazione di Aeroporti di Roma con Alitalia e Delta Air Lines.

L'innovativa procedura prevede che i passeggeri dei voli cosiddetti Covid-tested, in arrivo dagli aeroporti americani di New York e Atlanta, non

siano soggetti all'obbligo di quarantena fiduciaria in Italia, grazie ad almeno un test molecolare o antigenico effettuato non più di 48 ore prima dell'imbarco e ad un ulteriore test ripetuto allo sbarco a Fiumicino, per maggiore sicurezza.

Finora, la sperimentazione sui voli Covid Tested verso gli Stati Uniti, lanciata a Fiumicino dall'8 dicembre



scorso, mostra che solo 5 passeggeri su un totale complessivo di 3.824 sono risultati positivi al Covid, con un tasso di positività di appena lo

0,13% (dati al 28 gennaio 2021).

In sintesi, quindi, sono stati ottenuti ottimi risultati in termini di:

- minimizzazione del rischio (la percentuale di positivi confermati è stata dello 0,13%, mentre la percentuale di falsi positivi dopo il

testo rapido antigenico è stata dello 0,31%).

- efficacia operativa (tutti i controlli effettuati in meno di 2 ore, senza alcun impatto sull'operatività dell'aeroporto)
- soddisfazione dei passeggeri (oltre il 90% dei passeggeri consiglierebbe di viaggiare con voli Covid tested).

Dunque, questi risultati confermano l'efficacia sanitaria del protocollo di viaggio che consente - attraverso un controllo preventivo sul 100% dei passeggeri - una radicale riduzione del rischio di importazione di contagio, in particolare in relazione all'alternativa della misura di isolamento fiduciario basato sulla singola responsabilità degli individui. Inoltre, assicura la piena idoneità a sostenere, nella necessaria massima sicurezza, un'auspicata fase di progressiva ripresa del traffico aereo e della connettività internazionale del Paese. Proprio in virtù dei risultati ottenuti, Aeroporti di Roma ha proposto di armonizzare le misure di mitigazione del rischio messe in atto in Europa, diverse tra un Paese e l'altro. In concreto, tutti i passeggeri provenienti da aree critiche dovrebbero esse-

re sottoposti a test rapidi prima della partenza per garantire la massima sicurezza negli spostamenti ed eliminare le restrizioni all'arrivo.

“Il protocollo che stiamo sperimentando, incentrato sulla creazione di ‘corridoi puliti’ internazionali, si sta rivelando pienamente idoneo a supportare in massima sicurezza il tanto atteso recupero del traffico aereo e il rilancio della connettività internazionale” ha affermato Marco Troncone, Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma. I voli covid tested dagli Stati Uniti sono stati prorogati e il Governo Draghi, nel suo primo provvedimento sulla crisi pandemica, ha aperto alla possibilità di estendere la sperimentazione ad altri Paesi. In vista della stagione estiva, potrebbero esserci buone novità per gestire la graduale ripresa del traffico aereo in totale sicurezza con l'adozione del protocollo definito da ADR e sulla strada per divenire policy nazionale, nonché solido riferimento a livello europeo e non solo (il nostro è anche l'unico progetto pilota dell'Organizzazione Mondiale del Turismo). “ADR sta anche lavorando per implementare un'efficace digitalizzazione dei processi - ha continuato Marco Troncone - sviluppando un Travel

Health Portal e implementando soluzioni di tessera sanitaria che possano contribuire a garantire una gestione conveniente e affidabile dei certificati di negatività prima della partenza, e consentire un valido supporto per tracciamento dei contatti”.

Tali azioni sono state condivise in prestigiosi scenari internazionali che hanno visto protagonisti il nostro Amministratore Delegato al Webinar di ACI Europe del 2 febbraio scorso, con un intervento dal titolo “Covid-Tested Flights: The Way Forward” e il nostro Direttore Airport Management Ivan Bassato al virtual workshop del 4 febbraio scorso, organizzato da “The National Academies of Sciences, Engineering and Medicine - Aeronautics and Space Engineering Board”, dal titolo “Aeroporti di Roma and the Italian Government's actions to ensure health safety during the Pandemic”.

In entrambi i workshop, i temi sottolineati dal nostro management sono stati ampiamente apprezzati da parte degli altri partecipanti, scienziati del mondo dell'aerospazio ed esponenti di ACI, di altri aeroporti internazionali e dell'industria aeronautica.

IO MI VACCINO

MASSIMO GISMONDI, MEDICO COMPETENTE COORDINATORE, RESPONSABILE SANITARIO DI MEDICINA DEL LAVORO DI ADR, CI GUIDA NEL PANORAMA DEI VACCINI, OGGI DISPONIBILI PER PROTEGGERCI E PREVENIRE IL COVID-19. TUTTI NOI POSSIAMO CONTRIBUIRE A FERMARE LA PANDEMIA.

DI GIOVANNA DE CESARE



Il dottor Massimo Gismondi

La pandemia ha determinato l'adozione di misure di mitigazione che ormai tutti conosciamo: il distanziamento sociale, l'isolamento dei malati, la quarantena dei contatti stretti, l'uso di mezzi di protezione quali mascherine, ma anche tute, guanti, occhiali per le categorie di lavoratori più esposti al contagio, i divieti di spostamento. Ma queste misure utili a contenere la pandemia sono difficili da sostenere nel lungo periodo. La sola arma contro il Covid-19 e l'unica davvero efficace per sconfiggerla è la vaccinazione. E' necessario vaccinare il più alto numero di persone per raggiungere la

“herd immunity” o “immunità di gregge” che è pari a una copertura tra il 60% e il 70% della popolazione. La campagna vaccinale è complessa. Pfizer, Moderna e Astrazeneca: sono questi i nomi delle case farmaceutiche ormai salite alla ribalta della cronaca, produttrici dei vaccini.

Dottor Gismondi, quante tipologie di vaccini esistono?

Il virus Covid-19 infetta le persone utilizzando una proteina di superficie, denominata Spike, che agisce come una chiave permettendo l'accesso dei virus nelle cellule, in cui poi si possono riprodurre. Tutti i vaccini attualmente in studio sono stati messi a punto per indurre una risposta che blocca la proteina Spike (S) e quindi impedisce l'infezione delle cellule, con alcune differenze.

Il vaccino prodotto dalla Pfizer e da Moderna è fatto con molecole di acido ribonucleico messaggero (mRNA) che contengono le istruzioni affinché le cellule della persona che si è vaccinata sintetizzino la proteina Spike. Nel vaccino

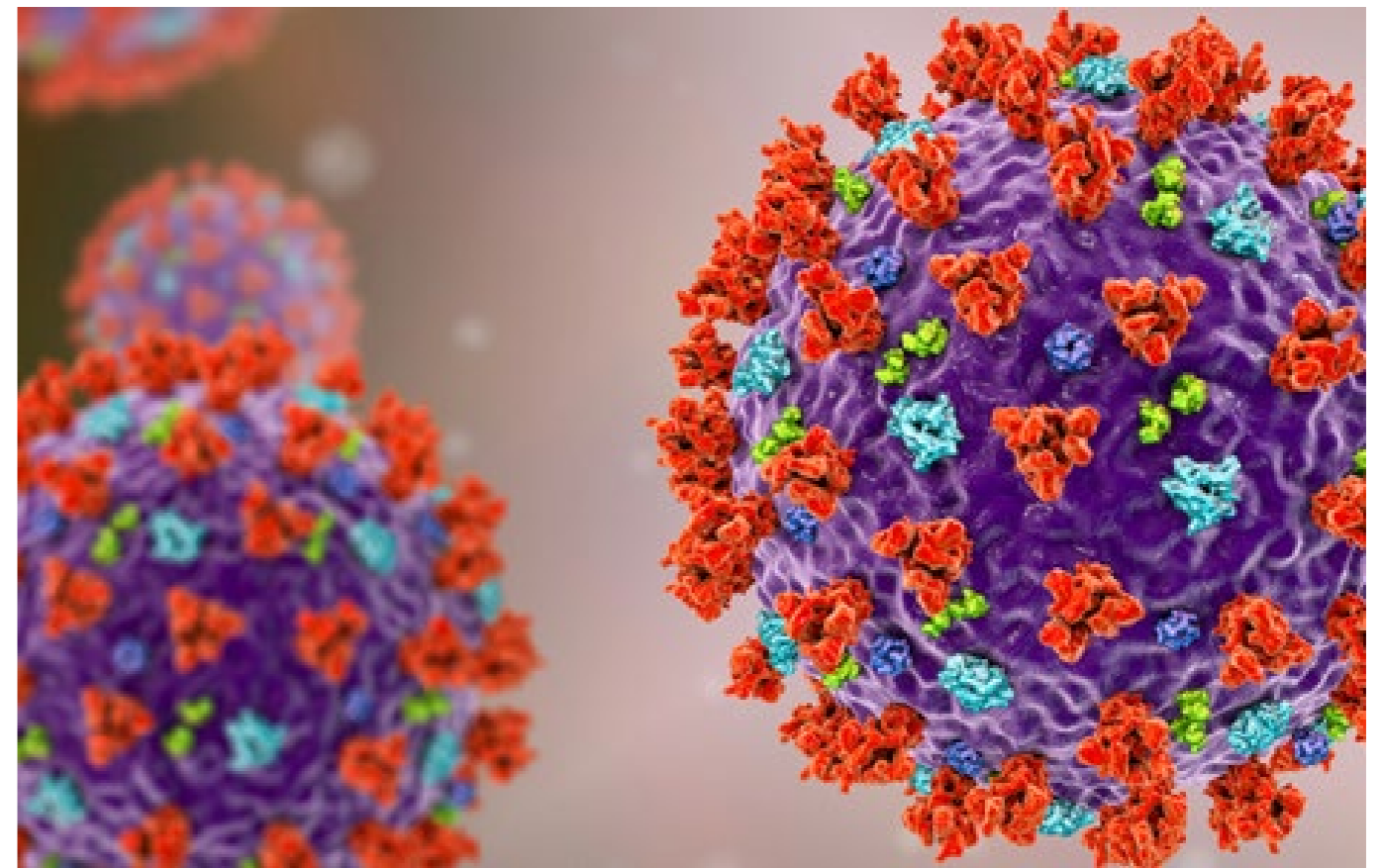


La spilla con lo slogan “io mi vaccino” è stata realizzata da ADR per contribuire alla campagna di sensibilizzazione per la vaccinazione promossa dal Commissario Straordinario per l'emergenza Covid-19.

le molecole di mRNA sono inserite in una microscopica vescicola lipidica che permette l'ingresso dell'mRNA nelle cellule. Una volta iniettato, l'mRNA viene assorbito nel citoplasma delle cellule e avvia la sintesi delle proteine Spike.

Il vaccino non contiene il virus e quindi non può provocare la malattia?

Il vaccino non introduce nelle cellule di chi si vaccina il virus vero e proprio, ma solo l'informazione genetica che serve alla cellula per costrui-



Un'immagine del virus Covid-19

re copie della proteina Spike. Se, in un momento successivo, la persona vaccinata dovesse entrare nuovamente in contatto con il Covid-19, il suo sistema immunitario riconoscerà il virus e sarà pronto a combatterlo. Questo perché il vaccino contiene un RNA messaggero che induce la sintesi di antigeni del virus (proteina S) che stimolano la risposta anticorpale della persona vaccinata con produzione di anticorpi neutralizzanti. In chi si è vaccinato e viene esposto al contagio virale, gli anticorpi così prodotti bloccano le proteine Spike e impediscono l'ingresso del virus nelle cellule. Il vaccino, quindi, non contiene il virus e non può provocare la malattia.

La sperimentazione è stata abbreviata per avere presto il prodotto?

Gli studi sui vaccini anti COVID-19 sono iniziati nella primavera 2020, perciò sono durati pochi mesi rispetto ai tempi abituali, ma hanno visto la partecipazione di un numero assai elevato di persone: dieci volte superiore agli standard degli studi analoghi per lo sviluppo dei vaccini. Perciò è stato possibile realizzare uno studio di grandi dimensioni, sufficienti per dimostrare efficacia e sicurezza.

Non è stata saltata nessuna delle regolari fasi di verifica dell'efficacia e della sicurezza del vaccino: i tempi brevi che hanno portato alla registra-

zione rapida sono stati resi possibili grazie alle ricerche già condotte da molti anni sui vaccini a RNA, alle grandi risorse umane ed economiche messe a disposizione in tempi rapidissimi e alla valutazione delle agenzie regolatorie dei risultati ottenuti man mano che questi venivano prodotti e non, come si usa fare, soltanto quando tutti gli studi sono completati. Queste semplici misure hanno portato a risparmiare anni sui tempi di approvazione.

Come sono stati condotti gli studi clinici?

Il profilo di sicurezza ed efficacia di questo vaccino è stato valutato nel corso di ricerche svolte in sei Paesi: Stati

Uniti, Germania, Brasile, Argentina, Sudafrica e Turchia, con la partecipazione di oltre 44.000 persone. La metà dei partecipanti ha ricevuto il vaccino, l'altra metà ha ricevuto un placebo, un prodotto identico in tutto e per tutto al vaccino, ma non attivo. L'efficacia è stata calcolata su oltre 36.000 persone a partire dai 16 anni di età (compresi soggetti di età superiore ai 75 anni) che non presentavano segni di precedente infezione. Lo studio ha mostrato che il numero di casi sintomatici di COVID-19 si è ridotto del 95% nei soggetti che hanno ricevuto il vaccino (8 casi su 18.198 avevano sintomi di COVID-19) rispetto a quelli che hanno ricevuto il placebo (162 casi su 18.325 avevano sintomi di COVID-19).

Quanto è efficace?

I risultati di questi studi hanno dimostrato che due dosi del vaccino somministrate a distanza di 21 giorni l'una dall'altra possono evitare al 95% degli adulti dai 16 anni in poi di sviluppare la malattia, con risultati sostanzialmente omogenei per classi d'età, genere ed etnie. L'efficacia della protezione è stata dimostrata dopo una settimana dalla seconda dose. E' opportuno, poi, usare lo stesso vaccino.

Quanto dura la protezione

Indotta dal vaccino?

La durata della protezione non è ancora definita con certezza perché il periodo di osservazione è stato necessariamente di pochi mesi, ma le conoscenze sugli altri tipi di coronavirus indicano che la protezione dovrebbe essere di almeno 9-12 mesi.

Quali reazioni avverse sono state osservate?

Le reazioni avverse osservate più frequentemente (più di 1 persona su 10) sono state in genere di entità lieve o moderata e si sono risolte entro pochi giorni dalla vaccinazione. Tra queste figuravano dolore e gonfiore nel sito di iniezione, stanchezza, mal di testa, dolore ai muscoli e alle articolazioni, brividi e febbre. Per quanto concerne la vaccinazione delle donne in gravidanza, bisogna dire che non è stata opportunamente testata su questa popolazione, mentre nessuna controindicazione esiste per le donne in allattamento. Salvo casi particolari, la vaccinazione non è indicata per i soggetti inferiori a 16 anni.

In che modo funziona il vaccino prodotto da AstraZeneca?

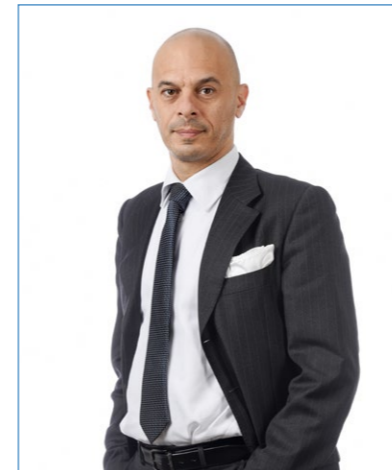
Mentre i vaccini di Pfizer e di Moderna impiegano l'R-

na messaggero (mRna) che racchiude l'informazione genetica necessaria alla produzione della proteina Spike del Covid-19, il prodotto di AstraZeneca è formato da un altro virus opportunamente modificato in modo da contenere il gene che regola la sintesi della Spike. Quello impiegato è un adenovirus reso incapace di riprodursi e che quindi non può causare malattie. Una volta somministrato, il vaccino anti-Covid di AstraZeneca trasporta il gene nelle cellule della persona al quale è stato inoculato, come per il vaccino Pfizer-Moderna. Le cellule useranno il gene per produrre la proteina Spike, che il sistema immunitario del vaccinato riconoscerà come un 'nemico' contro il quale attivare le 'armi' naturali rappresentate da linfociti T e anticorpi. Così, se in seguito la persona vaccinata entrerà in contatto con il coronavirus, il suo apparato immunitario lo riconoscerà e sarà pronto ad attaccarlo, impedendone l'ingresso nelle cellule dell'organismo, contribuendo in questo modo a proteggere il vaccinato dal Covid-19. Anche questo vaccino viene somministrato in due dosi. Il momento ideale per la somministrazione della seconda dose è tra i 78 e gli 84 giorni, ma ne devono passare minimo 63.

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) è un processo composto da quattro elementi interdipendenti tra loro che, opportunamente monitorati, contribuiscono al successo sostenibile di un'azienda. Vediamo come.

CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI, PERCHÉ SONO ESSENZIALI PER IL SUCCESSO DEL BUSINESS

DI SILVIA ROSATI



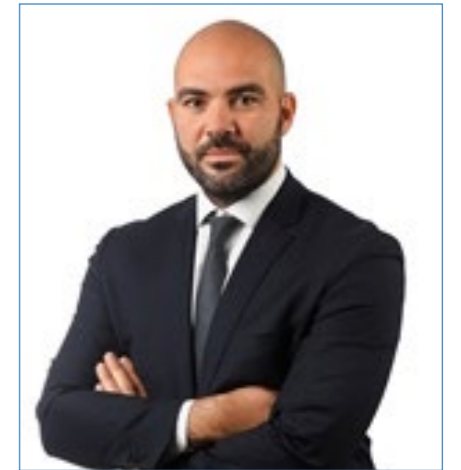
Devan De Paolis

Negli ultimi due decenni nelle aziende ha iniziato a maturare la consapevolezza che una gestione appropriata dei rischi è necessaria per crescere in modo sano e sostenibile. La debolezza dei sistemi di controllo interno e dei modelli di gestione dei rischi è stata infatti giudicata tra le cause principali di crolli finanziari e fallimenti eclatanti di società leader mondiali della finanza e dell'industria.

In un contesto economico internazionale caratterizzato da instabilità politica, volatilità dei mercati finanziari, improvvise oscillazioni della domanda, e in un mondo in cui con un tweet si possono

cambiare le sorti di una nazione, se fino a ieri le aziende fallivano prevalentemente per scarsa capacità di stare sul mercato o per mancanza di liquidità, oggi si aggiungono altri rischi che le aziende devono gestire per assicurarsi un modello di business sostenibile per garantire sopravvivenza e prosperità.

In passato ci sono stati forti interventi regolatori per la gestione di specifici rischi, accompagnati da una evoluzione dei framework per la gestione dei rischi e dei controlli e lo sviluppo di modelli di autoregolamentazione, ampliando le tutele a tutti gli stakeholder (incluso pertanto a titolo esemplificativo gli azionisti di minoranza e la pubblica amministrazione). Se da un lato il D.lgs. 231/2001 sulla Responsabilità amministrativa degli Enti, la Legge 262/05 per la Tutela del risparmio, il Codice di Autodisciplina hanno avuto il merito di porre l'attenzione sul tema dei sistemi di controllo in azienda, dall'altro, oltre che non coprire tutte le fattispecie di rischio, sono



Lorenzo Rinaldi

vissuti spesso con approccio burocratico, passivo, non integrato ovvero senza coglierne effettivamente il valore, e quindi percepiti come un mero costo.

Sviluppare invece un Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi robusto, ovvero efficace ed operativo che punti a creare valore aggiunto oltre la mera garanzia della Compliance, rende la Società maggiormente solida ed affidabile oltre che attraente, con ripercussioni positive sul valore dell'azienda stessa agli occhi degli investitori, dei finanziatori o dei partner commerciali.

ADR crede fermamente che le performance debbano essere supportate da un Sistema di Controllo che ci permetta di raggiungere con ragionevole certezza gli obiettivi strategici ed industriali di medio e lungo periodo che ci si è prefissati, attraverso la focalizzazione sui principali rischi aziendali e la relativa strategia di gestione.

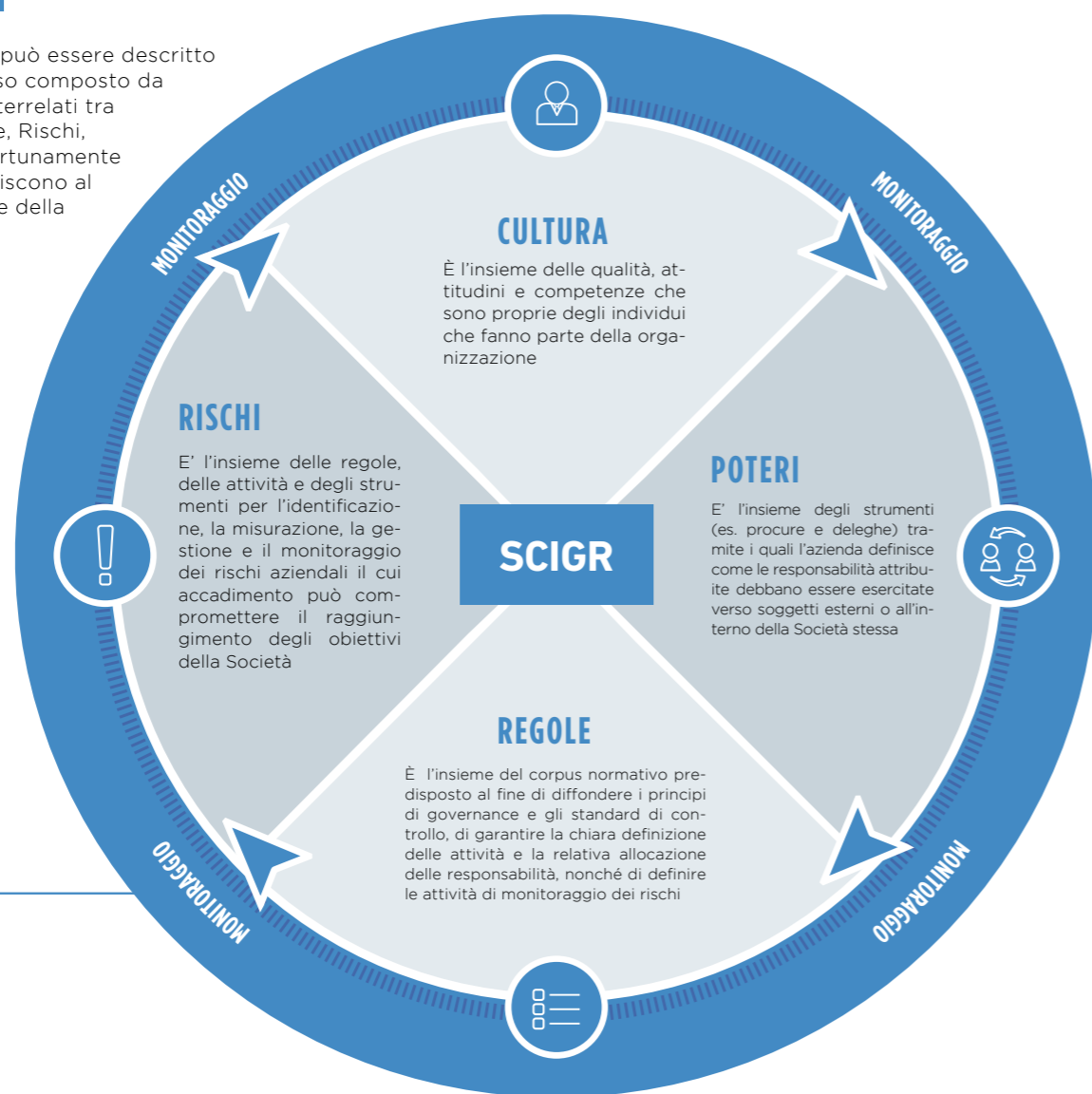
Anche in linea con il percorso intrapreso dal gruppo At-

lantia, negli ultimi mesi ADR ha notevolmente rafforzato la governance dello SCIGR a partire dalla costituzione di due comitati endoconsiliari, il Comitato Controllo e Rischi ed il Comitato Investimenti, dall'istituzione della funzione Internal Audit a diretto riporto del Consiglio di Amministrazione, affidata all'Ing. Devan De Paolis, che ha l'obiettivo di valutare e migliorare i processi di controllo interno, di gestione dei rischi

e di corporate governance e il loro effettivo funzionamento, fino alla recentissima costituzione della funzione Enterprise Risk Management a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, affidata all'Ing. Lorenzo Rinaldi, che ha in particolare l'obiettivo di rafforzare ed integrare la Governance dello SCIGR e di renderlo all'avanguardia attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie e big data.

LO SCIGR DI ADR

Lo SCIGR di ADR può essere descritto come un processo composto da quattro elementi interrelati tra loro - Poteri, Regole, Rischi, Cultura - che opportunamente monitorati contribuiscono al successo sostenibile della società.



IL FENOMENO DEL BIRDSTRIKE

BIRDSTRIKE E WILDILIFE STRIKE: MAI ABBASSARE L'ATTENZIONE

COME ADR AGISCE PER IMPEDIRE LO SGRADITO INCONTRO TRA AEREI E UCCELLI O ALTRI PICCOLI ANIMALI, MOLTO PERICOLOSO PER LA SICUREZZA DEL VOLO.

DI SILVIA ROSATI

New York, erano le 15.27 del 15 gennaio 2009 quando il comandante di un Airbus 320 della US Airways, Chesley "Sully" Sullenberger, a causa dell'improvvisa avaria di entrambi i motori colpiti da uno stormo di oche in migrazione, compiva uno straordinario ammaraggio sul fiume Hudson salvando così la vita delle 155 persone a bordo. Si è trattato del più spettacolare caso di birdstrike mai registrato in aviazione civile, dal quale è stato tratto un famoso film. Ma che cos'è un birdstrike? Ne parliamo con Marco Pellegrino, responsabile Operazioni Airside e Pronto Soccorso di ADR.

Innanzitutto come è possibile che un uccello possa arrecare danni ad un aereo che è così grande e pesante?

Il rischio di birdstrike è uno dei più tipici del mondo aeronautico e riguarda ogni fase del percorso dell'aeromobile. Se un volatile o un altro animale viene "ingerito" dai motori, crea danni molto seri,

mettendo a rischio la sicurezza del volo. I rischi variano in base alla velocità dell'aereo, al punto di impatto, alla massa dell'animale e possono anche tradursi in episodi passati alla storia dell'aviazione civile, come l'ammarraggio nell'Hudson o il più recente atterraggio di emergenza di un Airbus A321 della compagnia Ural Airlines nelle vicinanze dell'aeroporto Zhukovsky vicino a Mosca, a causa di un impatto contro uno stormo di gabbiani, dove la bravura del pilota fa la differenza. Anche a Fiumicino e Ciampino vi sono stati casi risolti poi in atterraggi d'emergenza.

Quali esercizi fronteggiano questi incontri pericolosi?

Ci sono moltissime professionalità differenti che si occupano di questo tipo di problema, perché va combattuto in tutte le fasi del volo. I regolatori internazionali come l'EASA, le autorità dell'aviazione civile come l'ENAC, le compagnie aeree, i gestori aeroportuali, le società di servizio



Marco Pellegrino

alla navigazione aerea come l'ENAV, le società di handling, i comuni aeroportuali, i privati che vivono o lavorano in prossimità degli aeroporti. Tutte queste figure hanno un ruolo attivo e responsabilità specifiche nel processo di mitigazione del rischio. Alcune sono organizzate in organismi di carattere internazionale, come l'International BirdStrike Committee (IBSCI) e ACI o nazionale. In Italia esiste un'apposita commissione dell'ENAC, il BirdStrike Committee Italy (BSCI), nato proprio dall'esperienza maturata nel nostro aeroporto dal 1989, che fronteggia questa



Apparati acustici sulle auto della Sicurezza operativa

problematica dal 1993 e alla quale partecipiamo direttamente. Si va dall'estensione di normativa e linee guida, alla raccolta delle statistiche, alla sperimentazione di sistemi in grado di allontanare i volatili, alla creazione di procedure per applicare le norme, alla diffusione di una cultura ed una formazione che riduca le fonti attrattive e renda inhospitali le aree a maggior rischio di impatto. In pratica si cerca di intervenire nella maniera più efficace per far sì che la fauna selvatica costituisca un rischio accettabile per la navigazione aerea. Non dimentichiamo il compito dei comuni e dei privati che stanno entro 13 km dagli aeroporti e che da normativa comunitaria e nazionale han-

no il compito di evitare che si creino fonti attrattive nelle vicinanze dell'aeroporto. Essenziale è per esempio evitare la presenza di discariche nelle aree limitrofe agli aeroporti. La presenza della discarica di Malagrotta costituiva un incentivo notevole per la capacità di attrarre volatili in cerca di cibo e la sua chiusura nel 2012 ha portato un forte beneficio alla sicurezza aeroportuale di Fiumicino. Ci auguriamo che la ventilata attivazione della discarica di Malnome, a soli 3 chilometri dal Leonardo da Vinci, non trovi un seguito, come abbiamo già evidenziato negli appositi tavoli istituzionali sul tema. Per questo, inoltre, ogni anno organizziamo un Workshop con tutte le figure

che ho appena menzionato, per mantenere sempre alta l'attenzione su questo importante argomento.

Ma nella pratica che cosa si può fare?

Sostanzialmente si cerca di evitare che volatili e aerei coesistano nello spazio aereo, soprattutto durante decollo e atterraggio, le fasi più critiche del volo che avvengono proprio alle quote dove più facilmente volano anche gli uccelli. La maggior parte degli incidenti infatti si verifica entro i 100 metri di quota e soltanto in casi particolari, come ad esempio durante la migrazione, gli uccelli possono spingersi fino ad 11.000 metri. L'aeroporto è un'area

verde con una scarsa presenza antropica e per questo in prossimità delle piste di volo tendono a rifugiarsi sia uccelli che altre specie di fauna selvatica, come le lepri. Per questo è più corretto parlare di wildlife strike. La soluzione è rendere l'aeroporto inhospitale con azioni incruente secondo metodi condivisi internazionalmente. Questo si ottiene sia attraverso una gestione dell'habitat mirata ad eliminare le fonti potenzialmente attrattive, che mettendo in campo vari sistemi dedicati all'allontanamento diretto, senza mai arrivare all'abbattimento.

Quali misure di mitigazione sono state prese a Fiumicino?

Ogni anno è effettuata un'indagine ornitologica e avifaunistica che ci permette di monitorare quali specie interessano il nostro aeroporto, sia stanziali sia stagionali, il loro comportamento, dove si posizionano, a che ora, eccetera. Tutte queste informazioni sono di fondamentale importanza per produrre e mettere a punto una strategia mirata al mantenimento di un rischio accettabile. Un vero e proprio piano con delle procedure specifiche e degli obiettivi da raggiungere. Solo così infatti è stato possibile eliminare negli anni quelle che erano state individuate come fonti attrattive all'interno del sedime (ristagni o specchi d'acqua, rifiuti

esposti all'aria aperta, fonti attrattive nei cantieri, potenziali fonti di cibo o protezione come gli alberi, ecc.), e acquisire i mezzi dissuasivi giusti per le specie realmente presenti.

Chi si occupa nello specifico di monitorare la presenza di volatili e in che modo?

Si è provveduto a costituire e a formare una squadra di persone dedicate espressamente al problema nell'ambito degli addetti alla sicurezza operativa: la BCU, Bird Control Unit. Sono loro che grazie alla formazione e agli strumenti ricevuti, alimentano il database sulla presenza giornaliera di avifauna a sup-



Impianti antivolatili in pista

porto dell'analisi avifaunistica e mitigano giornalmente in prima linea la presenza di volatili, tramite i sistemi anti-volatili messi a disposizione. Si tratta di una ricca batteria di sistemi di dissuasione costituita da cannoncini a gas radio comandati, che sparano a salve, apparati acustici sia fissi sia mobili che emettono il richiamo di allarme delle varie specie, torce laser che disturbano la vista di alcune tipologie di uccelli quali i gabbiani e altro ancora. A queste iniziative, si affiancano azioni sull'habitat, come la procedura che prevede una gestione ecologica dell'aeroporto sfavorevole per gli uccelli. Si cerca ad esempio di tenere l'erba alta almeno 20 cm, in quanto

alcune specie tipo i gabbiani, preferiscono potersi vedere intorno liberamente. La differenza la fa comunque l'uomo: la squadra BCU sta ben attenta a non creare pericolosi fenomeni di assuefazione da parte degli uccelli, che rischierebbero di vanificare ogni sforzo. La conoscenza che sviluppa la BCU dell'ambiente e del comportamento della fauna è sicuramente la parte più affascinante.

Il lockdown ha accresciuto o diminuito i rischi di bird-strike?

A livello internazionale la diminuzione del traffico aereo, se da un lato ha diminuito il rischio di impatto, ha dall'al-

tra restituito più tranquillità alla fauna selvatica negli aeroporti. Per questo motivo non abbiamo mai abbassato la guardia e la BCU è stata sempre attiva, pronta a contrastare ogni segno di ripopolazione dell'aeroporto da parte di queste specie. Soprattutto nelle aree vicino alle piste e vie di rullaggio meno interessate dalla presenza dei velivoli. La minor presenza in generale delle aree urbane dell'uomo a causa del COVID-19 dà in effetti la sensazione che la natura voglia riprendere indietro gli spazi che gli abbiamo tolto.



Apparati acustici sulle auto della Sicurezza operativa

AVIAPARTNER VINCE L'AIRPORT SAFETY AWARD 2020 PER LO SCALO DI FIUMICINO

AVIAPARTNER HA OTTENUTO IL RICONOSCIMENTO CHE, ALLA SUA PRIMA EDIZIONE, GIÀ SI CONFIGURA COME IL PIÙ INTERESSANTE APPUNTAMENTO ANNUALE DEDICATO ALLA VALORIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ DEI PRESTATORI DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA IN AMBITO AVIATION SAFETY.

DI GIOVANNI SCORPATI

The winner is...?! Potrebbe sembrare un paradosso per Aeroporti di Roma, un gioco di parole, da vincitore dell'ultimo "Best Airport Award", istituire un premio per il miglior prestatore di servizi del Leonardo da Vinci. Alla sua prima edizione, il riconoscimento 2020 è andato alla società di handling AviaPartner - presente in 37 aeroporti in Europa - premiata con l'Airport Safety Award per essersi contraddistinta nell'adozione di best practices volontarie utili al miglioramento continuo dell'aviation safety.

L'idea - Il premio nasce da un'iniziativa del Safety&Compliance Monitoring Management di ADR, la funzione responsabile della gestione dell'Aviation Safety aeroportuale di Fiumicino. Una mission che l'attività di Safety&Compliance persegue, lasciando libertà nell'invio delle valutazioni, con verifiche di inspection/audit sulle

operazioni svolte in airside da enti e società di assistenza, legate al trasporto aereo.

I criteri di selezione - L'idea di premiare per l'anno 2019-2020 una tra le principali società che operano in airside (l'area denominata "lato volo" dove ci sono piste e piazzali degli aeromobili), è legata all'impegno dimostrato attraverso l'individuazione e l'applicazione di proprie best practice. Tra queste si è distinta AviaPartner che ha centrato i criteri di attribuzione del premio - in base alle verifiche di inspection/audit di compliance, ai sensi del Reg. UE 139/14 e alla condizione nell'ambito del Safety Board ADR (comitato per la sicurezza delle operazioni) il cui Presidente, tra i presenti alla cerimonia, è l'Accountable Manager, Ivan Bassato. Gli obiettivi d'aviation safety sono stati raggiunti grazie al miglioramento continuo delle attività in airside, alla proattività nell'intercettare eventi

di safety cui applicare le dovute correzioni e, in ultimo, all'applicazione di proprie best practice procedurali, organizzative o tecnologiche. Naturalmente, l'assegnazione del premio segue un regolamento che tiene conto anche del "fattore umano/comportamentale" con la triplice finalità, di aumentare la sensibilità degli operatori in airside al rispetto dell'aviation safety, di favorire il miglioramento continuo diffondendo le best practice e, infine, individuare e premiare la società che si contraddistingue per l'impegno.

La consegna dell'Award: safety training and communication - AviaPartner si è dimostrata la più calzante ai criteri richiesti - come sottolinea, al conferimento del premio, il Safety&Compliance Monitor Manager di ADR, Marina Maschio - mettendo in campo ulteriori iniziative di sostenibilità e innovazione di safety training and com-

munication, tra cui la campagna 'We are safety' incentrata sull'uso del QR-Code per il reporting diretto di eventi con la condivisione di lesson learnt a livello di network; oltre a quella sull'utilizzo di totem interattivi per la distribuzione e ricerca documentale, compreso l'acknowledge d'istruzioni e manuali. A ritirare il premio per AviaPartner la Station Director Manager di Fiumicino Manuela Romesi, che ha espresso "il particolare orgoglio per questo nuovo e storico riconoscimento. Un premio che non arricchisce la sola bacheca dei trofei, ma è testimone del percorso virtuoso intrapreso dall'azienda nel coniugare la sicurezza delle operazioni e la qualità del servizio nell'esperienza quotidiana aeroportuale che ri-



Un momento della premiazione presso la sala meeting di ADR

chiede tempestività, incisività e conoscenza delle attività nel rispetto delle best practice".

Per il prossimo appuntamento non si perde tempo! Sono già aperte infatti le iscrizioni

per partecipare all'Airport Safety Award dei prestatori di servizi a terra. Il regolamento completo e le modalità sono disponibili al link <https://www.adr.it/safety-promotion>.



Da sinistra: Marina Maschio e Manuela Romesi

FOTOGRAFARE IN AEROPORTO, SI PUÒ?



È assolutamente vietato scattare fotografie, come definito nel Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Fiumicino



PERCHÉ NON SI DEVONO SCATTARE FOTO IN AEROPORTO

DI MARA ZOMPATORI

L'aeroporto è, per eccellenza, il luogo dove un viaggio ha inizio e quando diciamo viaggio, viene spontaneo pensare alle esperienze e ai ricordi che di quella vacanza porteremo con noi al nostro ritorno. Scattare foto rappresenta il modo migliore per conservare memoria dei luoghi visitati, ed è un'abitudine comune a tanti, sin dall'inizio della vacanza, farlo anche quando ci si trova in un aeroporto.

Se c'è però una domanda che molti si pongono, è appunto se sia possibile o meno fare fotografie in aeroporto, o se invece sia vietato, considerando il fatto che rappresenta un luogo con tante aree sensibili, senza contare il gran numero di persone che ogni giorno lo affollano.

Dunque è vietato scattare foto in aeroporto? Ci sono delle determinate aree dello scalo che è preferibile

non vengano ritratte in uno scatto? E il fatto che ogni giorno vi transitino migliaia di persone, influisce su un eventuale divieto?

La risposta è: sì, è assolutamente vietato scattare fotografie, come definito nei Regolamenti di Scalo dell'Aeroporto di Fiumicino, che contengono la raccolta di criteri, regole e procedure operative che governano l'attivazione e l'esecuzione dei processi



correlati alle attività aeroportuali, predisposti dal gestore aeroportuale e da ENAV, per le zone ed attività di propria competenza, in conformità alle normative nazionali e internazionali vigenti, che vengono adottati dall'ENAC.

In tali documenti, si stabilisce quanto segue: "per finalità di security aeroportuale e per assicurare una corretta informazione agli utenti ed al pubblico in genere, è tassativamente vietata l'effettuazione, la diffusione e la pubblicazione, tramite qualunque mezzo e su qualsiasi tipologia di media, di riprese fotografiche e/o video realizzate all'interno dei Terminal e nelle loro immediate vicinanze, nonché in area airside dell'aeroporto. E' fatta salva la sola realizzazione di riprese fotografiche e/o

video, purché necessaria e in stretta correlazione allo svolgimento delle attività operative.

Eventuali deroghe al divieto di cui sopra potranno essere valutate, previa richiesta scritta dell'interessato al gestore aeroportuale, che si attiverà in merito con le competenti Autorità".

Tale regola si deve alla particolarità del luogo: in un aeroporto ci sono tanti punti sensibili attorno ai quali ruota la sicurezza delle persone e dei voli ed è naturalmente ovvio che per salvaguardarne la sicurezza sia vietato fotografarli. Basti pensare ai banchi dei check in, oppure ai varchi dei controlli di sicurezza, o ancora alle aree di carico o scarico degli aerei, tutte aree dove avvengono

procedure fondamentali per la sicurezza dello scalo e del volo e che quindi potrebbero far nascere sospetti nei confronti di chi scatta le foto.

Non solo per motivi di sicurezza è proibito scattare foto in aeroporto, ma vi sono anche ragioni legate alla privacy delle persone: nel nostro scatto infatti, potremmo includere anche involontariamente persone che preferiscono non essere fotografate. Quella che per noi è una innocente fotografia, quando ritrae anche terze persone, potrebbe provocare un danno a queste ultime, che magari non desiderano che il loro volto venga diffuso e abbinato a quel luogo in quel determinato orario, qualora la pubblicassimo ad esempio su un social network o le mostrassimo ad altre persone.

L'INCREDIBILE STORIA DI ADRIANA

CHIARA LAVATELLI, COLLEGA DI ADR SECURITY, È STATA PROTAGONISTA DI UN GESTO DI ALTRUISMO NOTATO PER CASO: HA CONSENTITO A UNA PASSEGGERA, CHE AVEVA PERSO IL VOLO, DI TORNARE A CASA, ACQUISTANDO PER LEI IL BIGLIETTO AEREO.

DI ALESSIA CIARDULLO



Chiara Lavatelli

Il 13 ottobre scorso, Chiara si trovava ai controlli security delle partenze del T3 alla verifica delle carte d'imbarco. A un tratto, una collega è arrivata accompagnando una ragazza spagnola in lacrime: per uno scherzo del destino, si era persa la notte precedente a Roma, le sue amiche l'avevano lasciata sola ed erano già oltre varco al gate, in attesa del volo che le avrebbe riportate a Barcellona e Adriana (nome di fantasia) aveva bloccato la sim card del suo cellulare a furia di digitare il pin errato, in preda al panico.

Chiara, in quel momento quasi a fine turno, le ha tentate davvero tutte, compreso chiamare le amiche della passeggera che, incomprensibilmente ignare di quanto le stesse accadendo, avevano la sua carta d'imbarco nel loro profilo Instagram. Non c'è stato nulla da fare, nemmeno lasciare che Adriana entrasse con il proprio account, sostituendosi a Chiara per un attimo e usando il suo cellulare: della carta d'imbarco non c'era traccia. Non è servito cercare di muovere a clemenza le Forze dell'Ordine, né chiamare le addette all'imbarco del volo Ryanair per verificare se Adriana fosse sempre in lista passeggeri: il volo era stato chiuso, le

amiche partite, il biglietto di Adriana andato insieme a loro.

Vicende di questo genere non sono poi così rare, spesso gli addetti sicurezza si impegnano, nel rispetto della norma, per supportare al meglio quei passeggeri che per vari motivi si trovano in situazioni simili a quanto accaduta ad Adriana, ma Chiara è andata oltre. Lei non si è persa d'animo e di fronte al pianto diventato ormai incontenibile di Adriana le ha fatto coraggio e le ha trovato la migliore soluzione possibile: da turista esperta e grande conoscitrice di Barcellona, sapeva che avrebbe potuto affrontare la spesa del biglietto e così, insieme ad Adriana, si è recata in biglietteria dove un gentilissimo collega dipendente del vettore si è messo subito a disposizione. Adriana rincuorata ha tirato fuori la carta d'identità che, come avrebbe voluto ogni colpo di scena che si rispetti, era scaduta. Il panico si era ormai impadronito anche di Chiara, ma la voce del collega di Ryanair si è insinuata tranquillizzante e improvvisa: nessun problema, a causa della pandemia, la scadenza dei documenti in Spagna era stata prorogata di un mese. Il biglietto è stato fatto in un minuto, il

volo era per il giorno successivo. Chiara ha ricordato ad Adriana di avvertire la sua famiglia del ritardo di un giorno. Di nuovo, il cellulare di Chiara tra le mani tremanti di Adriana, la mamma avvertita del ritardo, a ringraziare l'improvviso "angelo custode" di sua figlia.

Le due ragazze si sono salutate la mattina dopo, con la promessa che Chiara sarebbe stata rimborsata della spesa sostenuta. Così è stato e ora questa amicizia continua tra i like postati sulle loro foto in Instagram. Adriana e Chiara hanno la stessa età e anche se appartengono a mondi diversi, l'una di origini equadregne, l'altra romana, si sono trovate insieme per qualche ora a vivere un'avventura che ha lasciato a entrambe la consapevolezza di aver trovato la persona giusta con cui stare.

CONTROLLO VOLI E SICUREZZA OPERATIVA, UN MONDO DA SCOPRIRE

CUORE OPERATIVO DELL'AEROPORTO, PUNTO DI CONTATTO PER ECCELLENZA TRA CIELO E TERRA. PARLIAMO DELL'UFFICIO DEL CONTROLLO VOLI, CON LE SUE NUMEROSI FUNZIONI, CHE ABBRACCIANO A 360 GRADI LA GESTIONE DELL'OPERATIVITÀ DELLO SCALO E DELLA SICUREZZA OPERATIVA.

DI MARA ZOMPATORI

Dopo avere visitato l'ufficio di Fiumicino, questa volta è il turno del Controllo Voli dell'aeroporto di Ciampino e del suo parente più stretto, la Sicurezza Operativa. Ci guida Fabio Rizzo, da fine 2016 Responsabile Controllo Voli e Sicurezza Operativa, ma anche Deputy Post Holder dell'area di movimento di Ciampino, coordinatore deicing per quanto riguarda l'emergenza neve e ghiaccio sulle pavimentazioni e coordinatore deicing per quanto riguarda le attività degli aeromobili.

L'aeroporto di Ciampino rappresenta un caso unico nel suo genere, in quanto si tratta di uno scalo aperto al tempo stesso al traffico commerciale, di aviazione generale, militare, cargo e ai voli di Stato, quindi le situazioni che vengono gestite quotidianamente sono davvero le più disparate proprio per questa sua unicità.

Al Controllo Voli vengono

gestite numerose attività, dall'assegnazione di tutte le infrastrutture dello scalo, sia di airside sia di terminal, alla gestione e coordinamento delle emergenze. E' da qui che passa tutta l'operatività dello scalo. Per quanto riguarda l'assegnazione delle infrastrutture, dalle piazzole di sosta ai banchi check-in fino ai gate, questa viene fatta preventivamente attraverso un lavoro di pianificazione strategica da parte di un ufficio apposito (chiamato proprio ufficio di Pianificazione), sulla base del quale il Controllo Voli interagisce direttamente con gli utenti finali, ossia handler e vettore.

Per quanto riguarda invece la gestione e il coordinamento delle emergenze, questi avvengono attraverso dei sistemi di comunicazione digitali e manuali. Davanti a questa postazione per comunicare le emergenze, che campeggia al centro dell'ufficio, ci sono dei monitor utilizzati per gestire la postazione stessa, ma

anche per avere dei feedback diretti ad esempio riguardo quello che accade nelle piazzole.

Postazione fondamentale per il Controllo Voli, considerata la più delicata e per questo motivo costantemente presidiata, è quella della gestione operativa delle piazzole, con un sistema che si utilizza per vedere dove sono posizionati gli arrivi e le partenze dei voli; qui ci sono le frequenze radio con la Torre di Controllo e con i piloti, che contattano i coordinatori principalmente per il Ready, ossia per avere il via libera a muovere.

Presso questa postazione oggi lavora Ilenia Pezzuto, Coordinatrice di Volo a Ciampino da dodici anni ormai: "In questo momento sono alla postazione annunci e rilascio dei voli; venti minuti prima dell'atterraggio assegniamo la piazzola di arrivo all'aeromobile sia di linea che di aviazione generale; la notifica arriva in Torre di Controllo e



Da sinistra: Laura Coletta, Fabio Rizzo e Ilenia Pezzuto

una volta a terra l'aeromobile viene istruito dalla Torre verso la piazzola da noi assegnata".

"Io invece oggi mi occupo del Giornale di Scalo (documento dove viene registrato tutto l'operativo del giorno precedente) e della programmazione di Aviazione Generale", ci racconta Laura Coletta, altra Coordinatrice di Volo dello scalo, "oltre che dell'inserimento dei nastri e dei banchi previsti per l'operativo del giorno successivo, delle richieste di PPR (ossia le richieste di parcheggio per i voli di Aviazione Generale), e poi a fine giornata inseriamo anche

i movimenti che riguardano i voli di Stato, come Canadair o voli militari".

Per questo ufficio passa dunque la gestione di tutto l'operativo della giornata, ma anche di quelle successive, attraverso una pianificazione e una programmazione completa dell'operatività dello scalo. I coordinatori di volo sono tutti dotati delle medesime certificazioni e possono quindi tutti svolgere ogni singolo ruolo e funzione nell'ufficio.

Se il Controllo Voli è il cuore di uno scalo, il SAR è il braccio e l'occhio operativo, non

solo del gestore aeroportuale, ma anche della Torre di Controllo, perché verifica visivamente le strutture e garantisce la safety in airside, cioè il rispetto di tutti i parametri di safety legati alle infrastrutture, alla gestione e alla movimentazione degli aeromobili. Un monitoraggio davvero a 360 gradi. Le funzioni della Sicurezza Operativa sono tantissime e per garantire che vengano rispettati tutti i parametri di safety, il SAR di Ciampino effettua cinque ispezioni giornaliere sulla pista di volo e sulle infrastrutture, certificandole attraverso un palmare utile per attivare eventuali azioni

di manutenzione. Ogni anomalia riportata, come il deterioramento della pavimentazione, della segnaletica o una buca, segue un iter utile a chi si dovrà occupare della manutenzione.

Il SAR di Ciampino inoltre dispone di una macchina, chiamata BCU (Bird Control Unit) che presidia costantemente a ridosso dell'area di manovra per monitorare la presenza di eventuali volatili, che vengono allontanati tramite l'utilizzo di cannoncini a gas attivati con dei telecomandi presenti a bordo della macchina, oppure con LRAD, un altoparlante montato sulla macchina stessa, o altri dissuasori acustici chiamati distress call, anch'essi a bordo. Tutti questi strumenti vengono utilizzati in modo preciso, dirigendo gli storni affinché non creino problemi agli aerei in arrivo e in partenza.

Le macchine del SAR sono autorizzate a circolare in area di manovra, e devono dispor-

re di frequenza radio che le mantenga in continuo contatto con la Torre di Controllo, perché in quell'area possono accedere proprio previa autorizzazione di quest'ultima. Essendo gli occhi della Torre di Controllo in pista, il SAR si occupa anche di servizi come il follow me e il marshalling, oltre a effettuare controlli alle patenti aeroportuali o in caso di infrazioni alla guida.

Ma come è strutturato il SAR di Ciampino? In tutto vi sono cinque supervisori e nove addetti, più un coordinatore tecnico che è Bruno Cirelli. Per ogni turno c'è un supervisore e un minimo di due addetti. Fabio Rosati, supervisore SAR a Ciampino, durante il turno di oggi ha svolto un'attività importantissima e molto tecnica, ossia la misurazione del coefficiente di attrito della pista di volo, perché quest'ultima viene contaminata con il tempo dalla gomma degli aerei. "Ogni volta che un aereo atterra", ci spiega Fabio Rosati,

"lascia un residuo di gomma sulla pavimentazione, che dopo un po' deve essere rimossa perché viene meno la caratteristica di attrito che deve avere la pavimentazione. Noi togliamo la gomma dalla pista di volo almeno 2 o 3 volte l'anno, a seconda del traffico". Per monitorare il grip, indispensabile che una pista deve avere, viene usata una macchina che si chiama friction tester che misura l'attrito sulla pavimentazione e il risultato deve rispettare dei valori ben precisi.

E non è tutto: "La Sicurezza Operativa", ci dice Fabio Rizzo, "svolge un ruolo fondamentale anche in caso di emergenze aeronautiche, che vengono gestite sul campo. Il SAR interviene sul posto al fine di coordinare eventuali supporti agli enti preposti (come i Vigili del Fuoco e il Pronto Soccorso), ripristina la regolarità dell'attività, in coordinamento costante con la Torre di Controllo".



Nelle foto i colleghi Gianluca Porreca e Marco Pietrini

ASILO NIDO: BABY GATE SPICCA IL VOLO!

IMPRESSIONI E COMMENTI DEI GENITORI E DELLA COORDINATRICE DOPO IL PRIMO MESE DI ATTIVITÀ

DI ILARIA VERGINE



Nina, figlia della collega Simona Morrone

“Pensa, credi, sogna, osa” in questa celebre frase di Walt Disney si potrebbe riassumere quello che l'Asilo Nido ADR rappresenta. Baby Gate è il sogno di tanti colleghi aeroportuali che, con più o meno esperienza alle spalle, hanno espresso questo desiderio fin dal loro ingresso in azienda, perché la presenza di un asilo nido aziendale è un messaggio di attenzione e benessere per chi ci lavora. I genitori sanno bene quanto la “risorsa tempo” sia importante e quante nuove abilità da funamboli si sviluppino con la nascita dei figli. Gestire il tempo tra casa e ufficio

non è affatto una cosa semplice, soprattutto quando i figli sono ancora piccoli e hanno bisogno di un controllo costante. I benefici di un asilo nido aziendale sono evidenti. Innanzitutto, permettono un rientro più agevole dopo la maternità, da parte delle mamme che lavorano. L'organizzazione familiare, e di conseguenza quella lavorativa, ne trae giovamento permettendo così ai dipendenti di migliorare il proprio work-life balance. I costi sostenuti dai genitori che iscrivono il figlio al nido aziendale sono minori rispetto a quelli delle strutture private, perché anche l'azienda contribuisce facendosi carico di una parte della retta mensile e questo rappresenta un bell'incentivo rispetto all'iscrizione. La vicinanza dei bambini, inoltre, aiuta i genitori nella gestione dei tempi e delle emergenze con un chiaro miglioramento della produttività. Ritornando un po' indietro nel tempo, intorno agli anni '50, furono Olivetti e Falck le prime realtà aziendali in Italia ad aver intuito l'importanza di questi centri per sostenere l'organizzazione familiare dei di-

pendenti e ad aver istituito i primi asili all'interno della struttura lavorativa, rivolti ai bambini di età compresa tra i 3 e i 36 mesi. Esistono diverse modalità di gestione degli asili nido aziendali: la gestione di Baby Gate è effettuata da una società esterna, Esperia srl - Crescere Insieme, società che cura il servizio in 25 nidi in tutta Italia, un partner qualificato che, in collaborazione con l'azienda, fornisce degli standard socio-educativi d'eccellenza.

Diamo la parola ai genitori e alla coordinatrice per il racconto delle loro impressioni dopo questo primo mese di attività:

Gianluca Alfieri di ADR S.p.A. e Cristina Amodio, genitori di Stefano e Lorenzo: “Abbiamo tanto atteso l'apertura del nido, nonostante andassimo incontro a qualcosa di nuovo e per di più nell'era Covid. Ebbene siamo contenti di poter condividere il nostro felice inizio al nido Baby Gate. È passato appena un mese, ma i nostri due bambini di 18 e 30 mesi, alla domanda “andiamo a scuola?” fanno seguire un

sonoro “Siiiiii” saltellando dalla contentezza. Merito dell'inserimento graduale nel quale ci hanno saputo guidare le educatrici, merito dei locali ampissimi, colorati e pulitissimi in cui possono correre, delle nuove attività proposte (sporcarsi le mani con i colori e la pasta di sale e tanto altro) e degli altri bimbi, il cui contatto è tanto importante soprattutto dopo questo anno così difficile. Dobbiamo dire che prima di cominciare eravamo preoccupati delle reazioni del più grande; in estate, dopo appunto mesi di lockdown, piangeva all'avvicinarsi di altri bimbi, inoltre non aveva mai frequentato il nido. E invece la delicatezza e la dolcezza dell'educatrice gli hanno permesso di sentirsi al sicuro e a casa nel giro di una settimana, dimenticando le lacrime mattutine. L'altro figlio più piccolo, anche se all'inizio era intimidito, si è

lanciato senza problemi quasi subito. Dal punto di vista del cibo, hanno sempre gradito quel che veniva loro proposto. Al di là del lavoro così attento delle educatrici, dobbiamo riconoscere che anche il personale di servizio è amorevole e li fa sentire a loro agio, e soprattutto mantiene impeccabile tutto l'ambiente. L'immagine di questo primo mese più bella è quella di vederli prendersi per mano, voltarsi indietro per un momento dicendo “ciao mamma” e correre via con la loro maestra verso la classe”.

Simona Morrone di ADR Mobility, mamma di Nina: “La scelta del nido è sempre un momento delicato per ogni genitore, ma all'asilo nido Baby Gate abbiamo trovato subito un ambiente sereno ed accogliente, con coordinatrice ed educatrici preparatissime, pronte a supportare e

consigliare i genitori in ogni passo. Ti accompagnano con dolcezza e competenza in questo percorso fatto di pianti, traguardi e conquiste; sono sempre disponibili e pronte ad ascoltare tutte le esigenze. La struttura è dotata di ampi spazi, ben organizzati, che creano un ambiente stimolante e divertente, in più gli spazi esterni attrezzati contribuiscono a renderlo un nido unico! Le attività proposte sono sempre diverse, divertenti e creative. Una cosa però mi dispiace, cioè il fatto che ci siano pochi bambini in presenza per colpa dell'emergenza sanitaria e questo è un vero peccato perché avere un asilo nido di questo livello in azienda è una grande opportunità per i bambini e i genitori, ma sono sicura che dall'anno prossimo ci saranno molti più bimbi a correre e ridere nei giardini”.



Annalisa Colombo di ADR Assistance mamma di Michele: "Sì, puoi avere un Boeing e puoi saperlo guidare. È questa la prima sensazione che ho vissuto quando ho accompagnato mio figlio Michele all'asilo nido Baby Gate di Fiumicino. Essere cioè dentro un'area di primissimo livello, super attrezzata, con grandi spazi, tanta luce, ma soprattutto con un equipaggio al top! Essere dentro ad un Boeing vuol dire essere sicura, serena, fiduciosa che le mae-

stre e tutti gli operatori che ci lavorano siano a disposizione dei più piccoli con solarità, fiducia e tanta voglia di fare. E allora mi sono messa comoda sul mio sedile, con a fianco mio figlio, e insieme abbiamo iniziato a viaggiare. La prima sorpresa appena siamo entrati dentro al Boeing è stata che, dopo poche ore, le cuochie hanno portato me e altre mamme a vedere i locali dove viene preparato il pranzo per i piccoli passeggeri. Un gesto affettuoso e di grande tra-

sparenza, una assicurazione per far svanire quel pizzico di ansia che assale tutti i genitori quando al mattino devono lasciare i propri figli fuori di casa. Il viaggio è iniziato e non è ovviamente finito. Ogni giorno lascio Michele dentro al Boeing e quando lo riprendo lo ritrovo sempre entusiasta, stimolato, desideroso di ritornare all'indomani. Per me che lavoro all'aeroporto di Fiumicino, a poche centinaia di metri dal Baby Gate, sapere che c'è un luogo dove

mio figlio sta bene è di grande aiuto. La sera ripercorriamo il viaggio insieme. Pronti a decollare di nuovo".

Viviana Pirrello coordinatrice asilo nido "Baby Gate": "Ringrazio vivamente ADR per la realizzazione di una struttura di altissimo livello e per la scelta di arredi di elevata qualità e funzionali a promuovere lo sviluppo psico-cognitivo e il raggiungimento e consolidamento dell'autonomia nel bambino.

Il gruppo ADR è inoltre costantemente presente e collaborativo nei nostri riguar-

di e ritengo il loro sostegno davvero prezioso. Insieme al gruppo educativo abbiamo dato particolare attenzione all'accoglienza, conoscenza e ascolto delle famiglie, al fine di assicurare flessibilità e modularità secondo le necessità di ognuno, pur mantenendo la coerenza del nostro progetto pedagogico.

Ci tengo ad instaurare un clima di fiducia ed empatia con i genitori e lavorare in tal senso quotidianamente, nonché a comunicare agli stessi tutte le informazioni di cui hanno bisogno, con particolare e dettagliata cura nel trasferire

gli obiettivi educativi".

Essere stati testimoni e parte attiva della grande "squadra" aziendale che ha contribuito a rendere reale il "sogno" del nido, rappresenta - soprattutto in questo complicato momento storico - quella linfa vitale e quella capacità chiamata resilienza che caratterizza il mondo aeroportuale più di qualsiasi altro contesto e lo rende così affascinante proprio per la sua capacità di rinascere anche dopo grandi traumi, forse perché il sogno di volare è la sfida dove l'uomo ha osato di più.



Nina, figlia della collega Simona Morrone



La collega Annalisa Colombo con il piccolo Michele all'ingresso di Baby Gate



Gli spazi di Baby Gate

Tipologia spazio	Mq
Aree ludiche	407
Aree riposo	181
Aree refettorio/atelier	55
Aree bagni	89
Aree preparazione pasti	50
Uffici amministrativi	60
Servizi	78
Aree di circolazione	310
Giardini esterni bambini	600
Giardino interno	102

COME CI VEDE IL MONDO

LE PIÙ IMPORTANTI TESTATE INTERNAZIONALI CHE HANNO PARLATO DI NOI

DI GIULIA ALOISO

Continua l'impegno di Aeroporti di Roma nel far fronte all'emergenza Covid-19.

Di fronte all'esigenza di adattarsi alla nuova realtà comportata dalla pandemia, ADR ha reso una sua priorità quella di ideare e attuare nuovi protocolli di viaggio, che garantiscano al passeggero di viaggiare in massima sicurezza e contribuiscano al rilancio del settore.

Il più pionieristico di questi protocolli è certamente il lancio, lo scorso dicembre, dei corridoi sanitari sicuri con voli "Covid-tested" tra Roma e alcune destinazioni negli Stati Uniti, sostituendo per i passeggeri a bordo l'imposizione della quarantena fiduciaria all'arrivo in Italia grazie alla collaborazione di Aeroporti di Roma con Alitalia e Delta Air Lines.

Fiumicino è stato il primo aeroporto in Europa ad attivare questi corridoi, e la notizia non è certo passata inosservata agli occhi dei media internazionali.

All'arrivo del primo volo "Covid-tested" Alitalia da New York, l'8 dicembre, i passeggeri sono stati accolti non soltanto da testate italiane, ma anche da note televisive

straniere, curiose di sentire le opinioni dei passeggeri e di saperne di più sulla sperimentazione.

CNN Spain ed Euronews sono stati i primi a dare la notizia, intervistando entrambi il nostro Amministratore Delegato, l'Ing. Marco Troncone, a proposito dei nuovi protocolli di viaggio.

La notizia della nuova tratta "Covid-tested" New York - Roma è stata riportata anche dall'agenzia di stampa francese AFP, che ha incluso dichiarazioni video dell'Ing. Troncone e da quella inglese Reuters.

La settimana seguente, lo stesso successo è stato riscosso dall'avvio della tratta "Covid-tested" Atlanta - Roma, operata da Delta Air Lines.

Hanno parlato dell'innovativa modalità di viaggio The New York Times and The Financial Times, nonché la televisione CNBC.

L'attenzione mostrata dal-



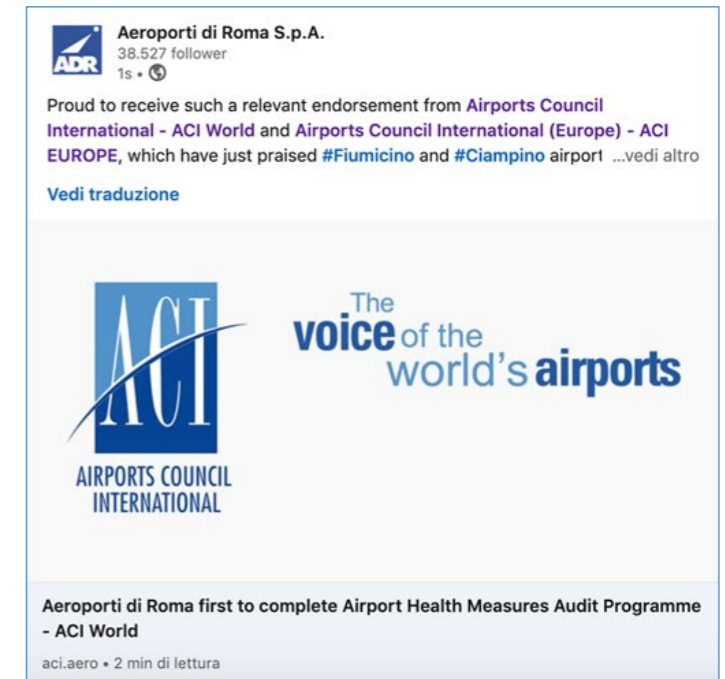
la stampa di tutto il mondo dimostra che i voli "Covid-tested", scelti anche da UNWTO (World Tourism Organization) come benchmark di riferimento mondiale per superare la crisi del settore aereo, sono certamente un passo fondamentale per ricominciare a volare.

Inoltre, l'ampia copertura estera conferma il ruolo di Aeroporti di Roma come precursore nell'ambito delle pratiche per adattarsi al "new normal".

Ruolo confermato anche dagli ultimi riconoscimenti ottenuti da ADR, primo aeroporto al mondo ad aver completato l'Airport Health Measures Audit Programme di ACI World; anche in questo caso, la notizia è stata ripresa a livello internazionale, da testate di settore come International Airport Review e Airport Technology.



L'Amministratore Delegato Marco Troncone il giorno dell'apertura del centro vaccini a Fiumicino

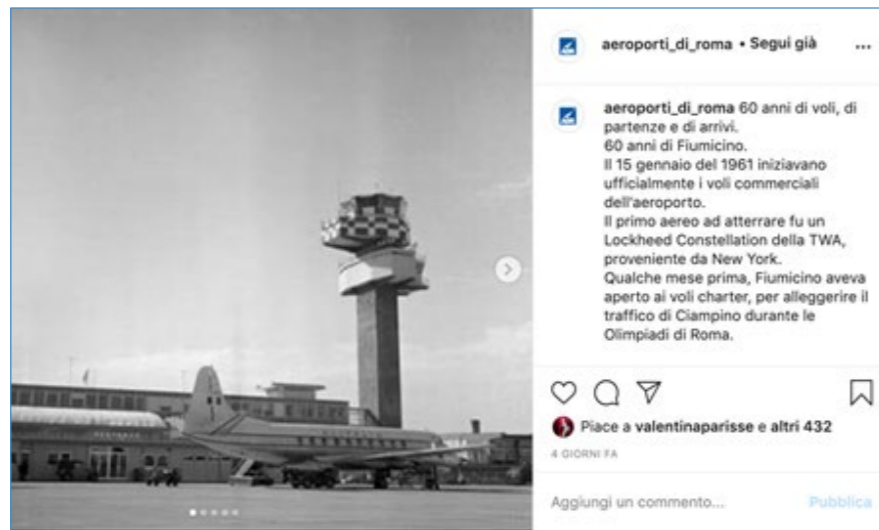


Fiumicino e Ciampino primi al mondo a completare con successo l'Airport Health Audit Programme di ACI

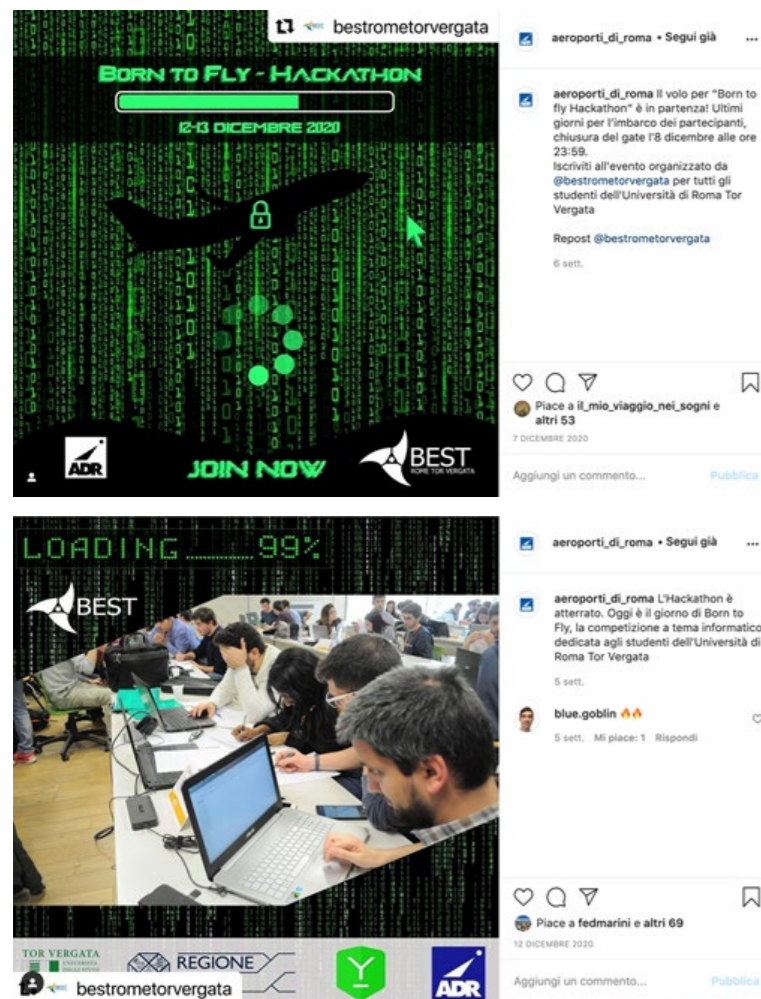


Inaugurata l'app AOKpass, il certificato digitale di negatività per viaggiare in sicurezza sui voli di Alitalia diretti a New York





Tanti auguri all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino! 60 anni di successi dalle Olimpiadi di Roma ad oggi.



Aeroporti di Roma e L'Università di Tor Vergata inaugurano Born to Fly – l'hackathon di ADR destinato agli studenti universitari per la realizzazione di tanti progetti innovativi dedicati al mondo aeroportuale



Spettacolare video di auguri di buon anno da parte di tutti i dipendenti di Aeroporti di Roma realizzato nella pista vuota dell'aeroporto di Fiumicino con l'augurio presto di tornare a volare

CIAK SI GIRA - HALL OF FAME

IN ATTESA DELLA RIAPERTURA DELLE SALE CINEMATOGRAFICHE, RIPERCORRIAMO CON LE IMMAGINI GLI EVENTI CINEMATOGRAFICI DEL 2020 CHE HANNO AVUTO COME SCENARIO L'AEROPORTO LEONARDO DA VINCI DI FIUMICINO

DI MARIA FRANCESCA RAIOLA

Questa rassegna fotografica documenta come, nonostante le difficoltà create dalla pandemia e in particolare nel settore dello spettacolo, le più importanti produzioni nazionali e internazionali non abbiano voluto rinunciare a girare le loro scene - dando così un segnale di continuità - scegliendo come set un palcoscenico "cult" come quello dello scalo di Fiumicino. Nella sequenza abbiamo raccolto personaggi che hanno lasciato il segno per coraggio, disponibilità e carparietà nel portare avanti i loro progetti, gestendo il lavoro affidato in scena con grande professionalità, nonostante le difficoltà del periodo.

Partendo dal gennaio scorso, si gira in aeroporto la serie tv per HBO Max "The

Flight attendant", spy story con protagonista Kaley Cuoco. Segue a febbraio, la produzione italo cinese, "The Italian Recipe" per la regia di Zuxin Hou. Dopo l'interruzione dovuta alla pandemia e uniformandoci ai nuovi protocolli, riprende l'attività cinematografica con la serie TV coreana, genere black comedy, dal titolo provvisorio "Vincenzo" (regia di Kim Hee-won), serie prodotta da Studio Dragon per il Network sudcoreano TVN. E infine chiudiamo l'anno con la sitcom per Sky Uno "Ridatemi mia moglie" di Alessandro Genovesi con Fabio De Luigi, Anita Caprioli, Diana Del Bufalo, Diego Abatantuono e Carla Signoris. Da sottolineare ancora una volta, come le produzioni abbiano espresso gratitudine e soddisfazione ad ADR per la di-

sponibilità e per aver messo a disposizione strutture, organizzazione e personale, rendendo più fluido il loro lavoro. Prossimamente nei nostri Terminal sono previste le riprese di alcune scene della serie: "Che Dio ci aiuti 6" e del film "Brado", diretto e interpretato da Kim Rossi Stuart.



Kaley Cuoco e Francesco Saverio Cerqua (ADR Advertising) sul set di "The Flight Attendant" serie tv di HBO Max

SCOPRI PER PRIMO GLI SCONTI RISERVATI A CHI LAVORA IN AEROPORTO.

Cosa aspetti? Bastano due minuti per compilare il form e registrarsi.

Aeroporti di Roma

www.shopping-operatori.it



Monica Leporino (ADR Advertising) e Fabio De Luigi sul set della serie "Ridatemi mia moglie" – Partenze T1



Il regista Kim Hee-won (in tuta blu) sul set della serie TV "VINCENZO" – Avancorpo



Set "Vincenzo" una foto in cui si prepara allestimento scenografico del set



Una scena dalla serie "The Flight Attendant" in primo piano l'attrice Kaley Cuoco – Partenze Terminal 3



Zuxin Hou , regista del film "The Italian Recipe"- PartenzeTerminal 3



Zuxin Hou e il produttore Cristiano Bortone



Fabio De Luigi



L' attore Liu Xun – protagonista del Film "Italian Recipe" in giacca rossa – Partenze T3



L'aeroporto è uno di quei posti in cui mi ritrovo spesso a lavorare, che frequento per i miei spostamenti e dove si incontrano tante persone e si incrociano tanti costumi che mi hanno sempre incuriosito



“I PICCOLI AIUTANO A VINCERE I GRANDI”

NEL NUOVO FILM DI FAUSTO BRIZZI ANCHE I NEONATI FANNO... OHHH!!!

DI MARIA FRANCESCA RAIOLA

Anche in questo periodo, nonostante il virus e i tanti problemi, per fortuna esistono ancora personaggi che scoprono di avere superpoteri tanto da comunicare e interpretare il linguaggio dei neonati. Questo è il caso del protagonista della nostra storia, un bidello di un asilo nido di una grande multinazionale che, grazie al suo potere e all'aiuto dei suoi piccoli alleati, riuscirà a conquistare il cuore della mamma di uno di essi e a salvare l'azienda per la quale lavora, dalle mire del perfido amministratore delegato. Questa in sintesi la trama del nuovo film: “Bla Bla Baby” di Fausto Brizzi, che ha scelto di girare alcune scene nel nostro aeroporto. Il protagonista del film è Alessandro Preziosi, insieme ad un cast di validi attori, tra

i quali figurano: Matilde Gioli, Massimo De Lorenzo, Maria Di Biase, Chiara Noschese, Cristiano Caccamo, Nicolas Vaporidis, Nina Torresi, Nico Di Rienzo e Fabrizio Nardi. Presenti sul set aeroportuale, siamo riusciti a incontrare il protagonista, Alessandro Preziosi e naturalmente, la prima cosa che gli abbiamo chiesto è stata:

Come ti sei trovato a lavorare in aeroporto?

Bene, l'aeroporto è uno di quei posti in cui mi ritrovo spesso a lavorare, che frequento per i miei spostamenti e dove si incontrano tante persone e si incrociano tanti costumi che mi hanno sempre incuriosito. E poi - aggiunge - questo luogo mi ha sempre affascinato sin da bambino; nonostante una

volta, che ricordo come fosse ieri, quando avevo 18 anni, rimasi bloccato all'aeroporto di JFK di New York per una notte intera!

Per quanto riguarda il tuo ruolo come sei stato scelto da Brizzi?

Avevamo già lavorato insieme circa dieci anni fa e poi ci siamo ritrovati grazie al progetto giusto.

Nel tuo lavoro preferisci il teatro o il cinema?

Mi rivedo nella definizione di attore come operatore culturale, tra le due la mia preferenza va al teatro, che mi permette di entrare ancora di più nel personaggio anche perché il rapporto con il pubblico è quasi diretto.



Alessandro Preziosi sul set

Visto che il teatro avvicina l'attore al pubblico, qual è a questo proposito il palcoscenico che apprezzi di più?

Ci sono tanti bei teatri in Italia, ma il Teatro Stabile del Friuli Venezia Giulia a Trieste è secondo me tra i più affascinanti e capienti, nei quali ho recitato. Lo rende speciale il rapporto osmotico che ha con la città.

Per prepararti al ruolo che interpreti che tipo di lavoro fai su te stesso?

Per prima cosa cerco i luoghi affollati: gli aeroporti, le stazioni, le strade dello shopping, dove si sviluppano nuove sensazioni, motivazioni e ispirazioni. Quindi per entrare nel personaggio ho bisogno di isolarmi in mezzo a tanta gente; per interpretare Van Gogh, ad esempio, nell'ultimo lavoro a teatro, è stato interes-

te guardare la fragilità delle persone, i loro imbarazzi, le loro presunte diversità, la loro diffidenza nell'avere a che fare con l'altro.

Rispetto agli altri ruoli, che differenza e difficoltà hai incontrato nel lavoro di oggi?

Te lo saprò dire alla fine, questo è un “work in progress” che viene combinato con il regista, ed essendo molto complesso il modo con cui si può recitare con dei bambini di un anno, è tutto da vedere e poco da svelare. Oggi stiamo girando la parte all'interno dell'aeroporto che è quella più interessante, quella del check-in e del controllo passaporto. Ciò che mi ha più divertito è stato vedere come si confondessero i figuranti con i passeggeri. La scena era movimentata e c'era una luce bellissima: l'aeroporto e le sue traspa-

renze sono stupende.

Essendo tu napoletano, ti senti più a tuo agio a Roma o a Napoli?

Beh sono due luoghi molto diversi tra loro! Roma è una città molto complessa e per me ancora tutta da scoprire, mentre Napoli, essendo nato e vissuto, la conosco bene. Se ci pensi l'accostamento tra Roma e Napoli costituisce una sintesi importante, quello che manca all'una lo ha l'altra e viceversa.

Relativamente al tuo piano di lavoro, sei riuscito a realizzare tutti i progetti che ti eri prefissato quest'anno?

Ho appena finito di girare un film per Netflix con Claudia Pandolfi per la regia di Claudio Capucci, (n.d.r. “Mio fratello, mia sorella”). Tra l'altro ho girato un documentario durante il lockdown sul terremoto, presentato alla festa del Cinema di Roma, sono stato fortunato ad avere tanti lavori in sospenso che da marzo e aprile si sono spostati tra giugno e luglio.

Ti piace viaggiare e a quale meta aspiri?

Si viaggiare è molto bello e il mio sogno è andare in India, dove non sono mai stato.

Il nostro tempo a disposizione è terminato e il protagonista torna sul set, noi lo ringraziamo sperando in un prossimo appuntamento... naturalmente in aeroporto!

“DONNE!!! E’ ARRIVATO LO SMART WORKING. OPPORTUNITÀ O TRAPPOLA?”

IL NUOVO LIBRO DELLA GIORNALISTA E ANCHORWOMAN SIMONA BRANCHETTI

DI SILVIA ROSATI

Lo smart working è entrato nelle vite di alcuni di noi in modo improvviso, rapidissimo e in un contesto difficile, rendendo tuttavia più accessibile il mondo del lavoro ad alcune donne e apparentemente semplificando loro la vita. Ma le cose stanno davvero così? Di questo tema si è occupata la giornalista e anchorwoman Simona Branchetti nel suo libro “Donne!!! E’ arrivato lo smart working. Opportunità o trappola?”, facendo il verso al famoso richiamo dell’arrotino al quale eravamo abituati fino a pochi anni fa.

Com’è nato questo titolo?

L’arrotino era il tuttofare che risolveva i problemi in casa, allo stesso modo in cui lo smart working prometteva di risolvere i problemi delle donne permettendo loro di conciliare vita professionale e vita privata per raggiungere il “work life balance”. In queste promesse, lo smart working sembrava riserva-

re solo opportunità, ma il rovescio della medaglia è arrivato ben presto, mettendo in campo anche diverse trappole e tutte le problematiche che il lavoro da casa comporta. Essendo una soluzione improvvisa e improvvisata, si è trasformata in extreme working perché le donne si sono trovate a sobbarcarsi un sovraccarico di lavoro anche a causa dell’inesistenza di strutture di supporto e di servizi, come per esempio un sufficiente numero di asili.

Quindi possiamo definirlo opportunità o trappola?

L’opportunità è sotto gli occhi di tutti: le donne non devono più scegliere tra carriera e vita privata, anche se lo smart working non può rappresentare la sola strada possibile. Comunque per beneficiarne, è essenziale non essere tagliate fuori dall’evoluzione della tecnologia e conoscere i social, gli strumenti delle videocall e le opportunità che offre il web.

Oltre a questo, le donne devono essere pronte a gettarsi in professioni considerate non squisitamente femminili, ma questo è anche ora che avvenga. Si pensi all’assenza di donne nello studio delle discipline STEM (acronimo di Science, Technology, Engineering, Mathematic) fino a oggi appannaggio quasi esclusivamente maschile. Questo può essere dovuto a una bassa aspettativa da parte di alcune figure di riferimento dell’infanzia, come genitori e insegnanti, a una scarsa presenza di modelli femminili nelle materie STEM perché considerate “materie da uomini” e infine l’impressione di dover poi entrare in un mondo del lavoro non inclusivo per una presenza femminile.

Quali sono le trappole?

Una delle trappole è la necessità di vivere in un appartamento in cui è possibile lavorare. Ho intervistato una professoressa che ha la fortuna di



Simona Branchetti

vivere in una casa a tre piani con un computer per ciascun membro della famiglia. Ma da insegnante ha dovuto imparare a tenere le lezioni in streaming tenendo alta l’attenzione tra ragazzi che si distraggono facilmente, con i genitori pronti di continuo a intervenire. Ho intervista-

to anche un’altra giovane donna che invece vive in 70 metri quadrati con marito e due figli e che per lavorare deve chiudersi nella stanza di uno dei suoi bambini, oppure alzarsi alle 6, sperando che tutti dormano fino alle 9 e facendo più silenzio possibile. Lo smart working ha

posto il problema della riorganizzazione degli spazi in casa, come sostiene un altro intervistato, l’architetto Piero Lissoni, per chi si è dovuto trovare un angolo-scrivania, appartato o comunque autonomo. Per questo è stata una rivoluzione con luci e ombre che ci ha costretto a cambiare

abitudini e ritmi della vita professionale, ma anche familiare.

Sono cambiate le regole in casa? Si è affermata una maggiore parità tra uomini e donne?

Direi di no, anzi lavorare da casa ha evidenziato ancor più la disparità tra uomini e donne: queste ultime, in piena emergenza, sono state chiamate a essere sempre più multitasking, spesso oberate di impegni sia lavorativi che domestici. Vedendole a casa, i familiari si sono sentiti in diritto di chiedere moltissimo sotto il profilo della gestione casalinga. Per questo, in molti casi, prendersi cura dei figli, degli anziani, dei compagni, oltre che della casa, costituisce un vero e proprio secondo lavoro che impiega le donne una media di 28 ore a settimana senza che vengano loro riconosciute, ma che sottraggono tempo ed energie alle loro professioni principali. Si tratta di un carico di attività quasi esclusivamente femminile che spinge una donna su tre ad abbandonare il lavoro dopo la nascita del primo figlio. Questo avviene anche perché mancano adeguate strutture di supporto sociale che mi augu-

ro verranno messe in campo grazie all'impiego del Recovery Plan. Siamo oggi di fronte a un'occasione imperdibile, in cui emerge quanto lavorare per una donna sia fondamentale per uscire da un meccanismo di subalternità psicologica che ancora domina la quotidianità dei rapporti con gli uomini, nella vita privata e di riflesso nella vita professionale. È questo ciò che è emerso lavorando da casa: essere indipendenti economicamente è la via della vera emancipazione delle donne che permette di poter scegliere anche di liberarsi dalla violenza domestica.

Come si raccontano le donne nel tuo libro?

Le donne si sono divertite a raccontare con ironia la loro "disperazione quotidiana" mettendo tuttavia anche in luce aspetti positivi di questa modalità di lavoro che non conoscevo: lo smart working può offrire la possibilità a tante di rimettersi in gioco. Come raccontano loro stesse, mentre rispondono al telefono al capo o scrivono mail urgenti, spesso si ritrovano a stendere i panni o stirare con il collo piegato sul cellulare. Classica la scena in cui, duran-

te le videocall, appaiono bambini che si affacciano facendo cucù.

Con quali strumenti?

Internet e la digitalizzazione sono delle occasioni per inventarsi nuovi lavori e nuovi profili professionali per essere indipendenti. Lo smart working è un'opportunità per tante donne di trovare nuove skill. Ci sono tantissimi corsi online per fare formazione senza dover percorrere ore di traffico o chilometri di distanza, stando con la propria famiglia. Il tasso di occupazione femminile è del 50% al Nord e del 30% al Sud. Per le donne può essere quindi l'occasione anche per trovare lavoro senza lasciare le proprie regioni d'origine.

Perché hai scritto un libro sullo smart working? Come è venuta l'idea?

Per lavoro avevo molte notizie di quanto lo smart working avesse modificato le nostre abitudini quotidiane. Anche noi giornalisti ci siamo ritrovati a montare i servizi da casa. Ho pensato al libro sin da metà agosto, sia perché sono molto attenta alla causa femminile, sia perché avevo molte amiche di

età diverse che vivevano la mia stessa esperienza. Ho iniziato a scrivere i loro racconti, estendendo il numero delle testimonianze a tante altre, comprese dirigenti d'azienda e alla dottoressa Crespi direttrice dell'Osservatorio sullo smart working del Politecnico di Milano.

Hai dei consigli sul comportamento migliore da tenere quando si lavora in smart working?

Nel libro ho descritto un piccolo decalogo di sopravvivenza allo smart working, come per esempio il bonton per entrare nelle videocall, a microfono spento per evitare di condividere con gli altri i rumori che ci circondano, vestirsi sempre anche dal busto in giù, evitando tute o pigiami perché l'imprevisto è sempre in agguato e potrebbe succedere di doversi alzare dalla sedia magari per aprire la porta di casa, darsi degli orari per non subire l'overworking, affermando il diritto alla disconnessione. Il rischio dello smart working è infatti quello di dover lavorare molto di più perché a casa il tempo si dilata e si pensa di avere a disposizione l'intera giornata. In teoria lo smart working

nasce con l'obiettivo di recuperare tempo per sé. Quindi dobbiamo dedicare più tempo a noi stesse nella speranza che presto ci saranno aggiustamenti che possano migliorarne le regole.

Vedi altre trappole nell'impiego dello smart working?

L'assenza di socializzazione, tanto che in Finlandia, primo Paese in cui è nato, si sta tornando progressivamente al co-working per migliorare la socialità. Anche il rapporto umano è infatti essenziale.

Cosa ci suggerisci come "morale dello smart working"?

Attenzione a non farlo diventare una trappola: se possiamo risparmiare due ore di traffico, dedichiamoci del tempo, facciamo ginnastica, leggiamo un libro, stiamo con i nostri familiari e genitori, viviamo quello che lavorando fuori casa non avremmo il tempo di poter fare: le cose che ci più ci stanno a cuore.

“

Le donne si sono divertite a raccontare con ironia la loro "disperazione quotidiana" mettendo tuttavia anche in luce aspetti positivi di questa modalità di lavoro che non conoscevo: lo smart working può offrire la possibilità a tante di rimettersi in gioco

”

“NORTHERN LIGHTS”

LA MAGICA DANZA DELLE LUCI DEL NORD

DI PAOLA MORETTI

Lampi di luce dai colori cangianti fluttuano nel cielo notturno come una danza, disegnando una varietà di forme che compaiono improvvisamente, per poi dissolversi: le luci del Nord dette anche Aurore Boreali. Sono tra i fenomeni naturali più affascinanti e strabilianti che si possano verificare sul globo terrestre.

Numerose sono le leggende che si celano dietro questi giochi di luce. Secondo i Vichinghi i colori delle aurore erano generati dal riflesso del sole sugli scudi delle Valchirie, le vergini guerriere mandate in battaglia dal Dio Odino perché scegliessero gli eroi da portare nel Walhalla, l'aldilà. L'Aurora rappresentava il collegamento tra il mondo degli uomini e quello degli dei. Mentre per i finlandesi, le aurore erano causate da una volpe magica e per questo le chiamavano “fuochi della volpe”. Un mito narrava che la volpe artica correva veloce tra le montagne innevate e facendo attrito con la sua coda sulla neve, provocava delle scintille che volavano in alto, esplodendo in cielo.

Il primo a studiare in chiave

scientifica questo fenomeno e usare l'appellativo “Aurora Borealis”, dalla dea romana dell'alba “Aurora” e dal nome greco del vento del Nord “Borea”, fu Galileo Galilei.

L'aurora boreale rientra nella categoria dei fenomeni ottici dell'atmosfera, cui appartengono anche i fulmini e gli arcobaleni. Essa è prodotta dalle particelle solari, in gran parte costituite da elettroni, che vengono spinte contro il campo magnetico terrestre a grande velocità, entrando così in collisione con gli atomi dei gas presenti negli strati più esterni dell'atmosfera. Questo movimento di particelle produce energia generando, ai nostri occhi, luce di varie lunghezze d'onda: archi aurorali. Per via della particolare geometria del campo magnetico terrestre, la carica di elettroni del sole viene indirizzata verso i due poli magnetici della Terra, il Polo Nord e il Polo Sud. Per questo motivo sarebbe più appropriato chiamare il fenomeno aurora polare distinguendola poi in boreale o australe a seconda dell'emisfero in cui essa avviene.

Il colore più frequente delle aurore è il verde ma si pos-

sono scorgere fenomeni rossi, blu, viola e rosa.

Raramente durante la sua apparizione è possibile udire alcuni suoni che assomigliano a sibili.

Dove e quando ammirare questo fenomeno?

Per avvistare un'aurora occorre dirigersi a nord, meglio se al di sopra del Circolo Polare Artico o nel Circolo Polare Antartico, ma raggiungere quest'ultimo risulta essere più impegnativo e complicato.

I luoghi migliori per l'avvistamento sono: Norvegia, Islanda, Finlandia, Svezia, Russia, Alaska, Canada e Groenlandia. Pur manifestandosi tutto l'anno, questo fenomeno straordinario è visibile solo nei mesi invernali. In estate c'è ma non è possibile vederla ad occhio nudo dato che a queste latitudini la luce è presente per 24 ore (il cosiddetto sole di mezzanotte). In genere le maggiori probabilità di osservarla si concentrano nel periodo comprensivo tra la fine di settembre e la fine di marzo.

Le luci del nord sono visibili solo quando il cielo è limpido privo di nuvole e in pre-



In queste foto, alcune immagini dell'aurora boreale a Tromsø in Norvegia

senza di buio totale, lontano quindi dalle fasi di luna piena e dall'inquinamento luminoso e ambientale. I “cacciatori di aurore” affermano che l'orario migliore per ammirare le “Northern Lights” sia tra le 21 e l'1 di notte.

In realtà non esistono garanzie circa il momento esatto in cui l'aurora si mostrerà a nostri occhi. Essa potrà farsi desiderare per poi esplodere improvvisamente in tutta la sua straordinaria bellezza, così come mancare all'appuntamento. E' per questo che bisogna munirsi di tanta

pazienza, di una buona cioccolata calda per contrastare le rigide temperature e di tanta fortuna!

La poetessa statunitense Emily Dickinson scrisse:

“A tutti è dovuto il mattino, ad alcuni la notte. A solo pochi eletti la luce dell'Aurora”.

Come immortalare questo magico momento?

Fotografare un'aurora non è semplicissimo ma neanche impossibile, l'importante è avere un'attrezzatura adatta allo scopo che comprenda

una buona fotocamera (mirrorless o reflex) che lavori in manuale, un obiettivo grandangolare per cogliere al meglio la scena, un cavalletto stabile, un telecomando per lo scatto in remoto e molte batterie di ricambio dato che con le basse temperature si scaricano velocemente. Ovviamente non può mancare un minimo di conoscenza delle regole della fotografia.

Senza ombra di dubbio quest'esperienza dovrebbe essere nella wish list di ogni viaggiatore!







**Cucinare vuol dire
anche viaggiare
senza muoversi
da casa propria,
per scoprire
gusti e usanze
che ci introducono
in una cultura
diversa dalla nostra**



RICETTE DAL MONDO

GLI STATES A TAVOLA

DI ANTONELLA SQUILLACIOTI

Ogni Paese, si sa, ha le proprie tradizioni, anche in cucina, perché quando ci si riunisce intorno alla tavola insieme ai propri cari, le pietanze da servire e da gustare sono tutt'altro che un dettaglio. Ma cucinare vuol dire anche, in un certo senso, viaggiare senza muoversi da casa propria, per scoprire gusti ed usanze che

ci introducono in una cultura diversa dalla nostra. E allora vogliamo entrare nelle cucine degli Stati Uniti, immaginando una tipica famiglia americana che trascorre una giornata di festa in allegria, mentre fuori dalla finestra si intravedono i grattacieli imbiancati di neve. Quindi, cosa mangiano gli statunitensi?

STUFFED TURKEY



Il tacchino ripieno è diventato il simbolo del Giorno del Ringraziamento che ha luogo il quarto giovedì di novembre e che unisce tutti gli americani.

INGREDIENTI

Preparazione:

Preparare il brodo mettendo in acqua la cipolla e la carota tagliate a tocchetti e il collo di tacchino.

Bollire le castagne per 20 minuti, quindi scolarle e tritarle grossolanamente.

Tritare la cipolla e farla appassire in una casseruola insieme al burro. A questo punto aggiungere le castagne e sfumare col vino.

Mettere ora il sale, il pepe, le erbe, e aggiungere il pane tagliato a tocchetti.

Aggiungere un paio di mestoli alla volta di brodo e cuocere rigirando fino a quando il composto non risulterà morbido ed omogeneo.

Prendere ora il tacchino già eviscerato e, partendo dalla parte posteriore, sollevare la pelle per infilare al suo interno del sale e farcirlo con il ripieno di castagne.

Incrociare le zampe del tac-

- 1 tacchino da 10 kg circa
- 150 g di burro
- 3 cipolle
- 1 kg di castagne secche
- 500 g di pane
- 1 bicchiere di vino bianco
- rosmarino
- timo
- maggiorana
- sale
- pepe

Per il brodo:

- 1 carota
- 1 cipolla
- collo del tacchino
- 2 lt di acqua

Per la salsa:

- 600 ml di brodo di tacchino
- 25 g di farina
- 25 g di burro

chino e legarle con uno spago. Ricoprire la superficie con dei fiocchetti di burro e brodo ed adagiarlo su una leccarda, avvolto con carta da forno. Cuocere a 180 °C per 2 ore e 30 minuti circa.

Trascorso questo tempo, scoprire il tacchino e cuocerlo per altre 2 ore, bagnandolo spesso con il suo brodo di cottura.

Quando la temperatura, misurata con il termometro, arri-

verà a 75 °C, allora il tacchino sarà pronto.

Sfornare e lasciate riposare per circa 20 minuti prima di tagliare.

Preparare infine la salsa facendo sciogliere in un pentolino burro e farina aggiungendo un po' di brodo alla volta. Cuocere per circa 15 minuti o fin quando la salsa non si addenserà.

Accompagnare il tacchino con la salsa.

Curiosità:

Le origini del Thanksgiving Day risalgono al 1621, quando i Padri Pellegrini si riunirono nella città di Plymouth, nel Massachusetts, per ringraziare il Signore del buon raccolto. Oggi la festa è più semplicemente un'occasione per ringraziare di quanto ottenuto durante l'anno.

Il tacchino ripieno è un must delle tavole americane sin dal 1500, dopo la scoperta dell'America, luogo d'origine di questo volatile.

COOKIES



Il Chocolate Chip Cookie è il biscotto per antonomasia, almeno negli States. Questi famosi biscotti hanno un inconfondibile aspetto rotondo e sono caratterizzati da scaglie di cioccolato nell'impasto. Gli ingredienti adoperati sono semplici e di facile reperibilità, infatti sono ormai diffusi a livello industriale anche in Europa.

INGREDIENTI

Preparazione:

In una terrina, mescolare bene la farina insieme allo zucchero di canna, quello bianco e il burro fuso a bagnomaria. Aggiungere quindi l'uovo e le gocce di cioccolato, lavorando l'impasto il meno possibile. Unire infine il sale e il bicarbonato e riporre il composto in frigorifero per 20 minuti.

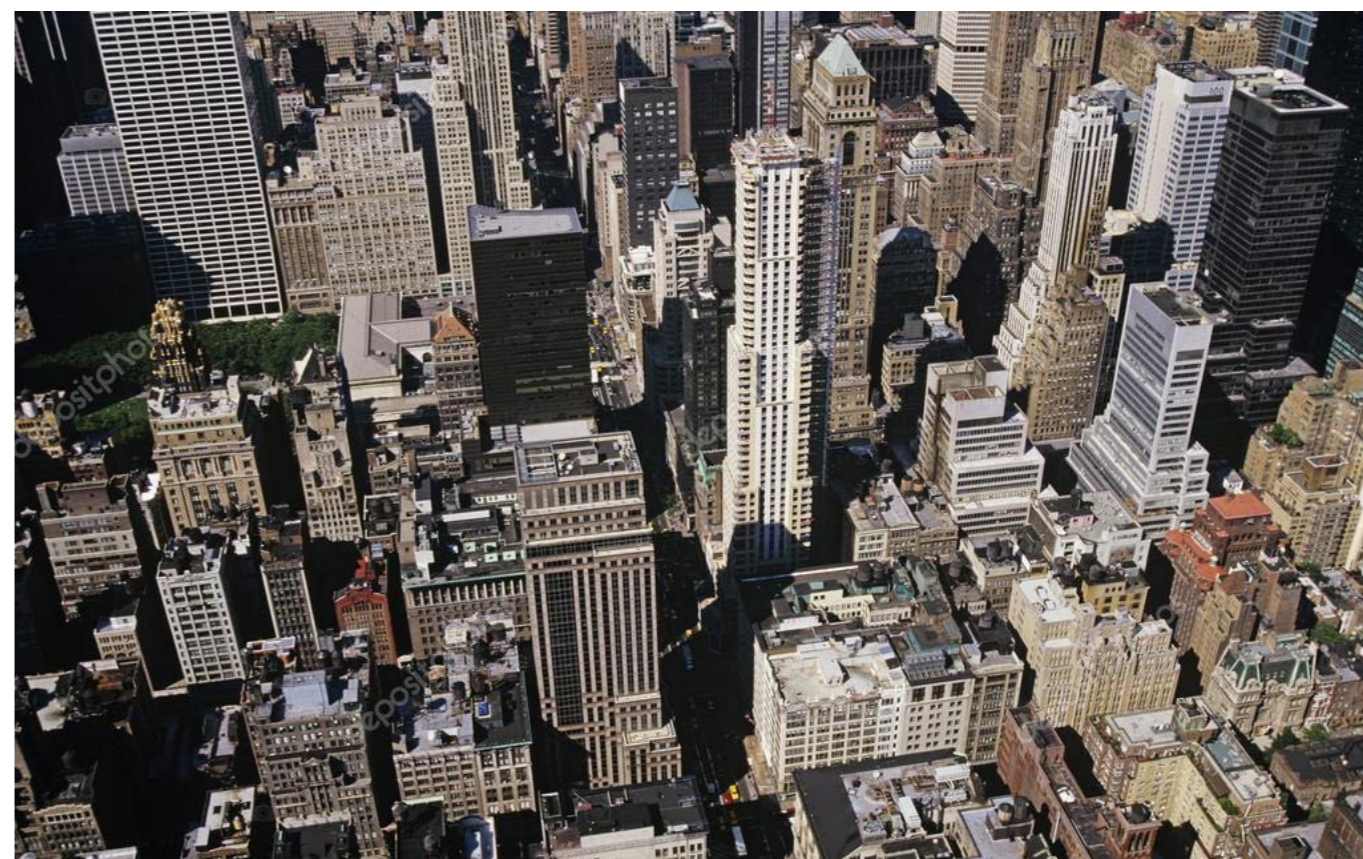
Trascorso questo tempo, formare delle palline grandi quanto una noce e disporle su una placca da forno antiaderente, abbastanza distanziate tra loro.

Cuocere per circa 10 minuti in forno preriscaldato a 190°.

Curiosità:

Sembra che le origini dei cookies vadano rintracciate negli anni '30, quando Ruth Wakefield cuoca dell'albergo Toll House Inn, si accorse di aver terminato il cacao in polvere che utilizzava di solito per i biscotti che preparava per i suoi ospiti. Pensò quindi di utilizzare del cioccolato fondente tritato, e il risultato fu così delizioso che fece dimenticare i soliti dolcetti al cacao.

- 225 g di farina tipo 00
- 100 g di zucchero bianco
- 75 g di zucchero di canna
- 125 g di burro
- 1 uovo
- 1 pizzico di sale
- 1 cucchiaino di bicarbonato di sodio
- 180 g di cioccolato fondente in gocce



Le ricette culinarie utilizzate in inverno, in ogni angolo degli States



MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

Numero 13

Direttore responsabile

Giovanna De Cesare

Coordinamento

Silvia Rosati

Redazione

Francesco Albertario

Giulia Aloisio

Eleonora Caradonna

Fabiana Carboni

Alessia Ciardullo

Massimiliano Ciprelli

Paola Moretti

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