agorà / IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

La "cura Atlantia": il turnaround dell'aeroporto Leonardo da Vinci

giugno 2017 | 16

gruppo Atlantia

La “cura Atlantia”: il turnaround dell’aeroporto Leonardo da Vinci

N° 16

giugno 2017

gruppo Atlantia

Direttore Responsabile
Francesco Delzio

Direttore Editoriale
Vittorio Bo

Coordinamento Editoriale
Silvia Gambadoro
Stefano Milano
Leonie Smushkovich
Isabella Spinella

Managing Editor
Cecilia Toso

Redazione
Cristina Gallotti

Hanno collaborato a questo numero
Cristina Paolini
Stefano Porro
Angela Valenti

Collaboratori esterni
Elisa Barberis
Mariachiara Giacosa
Luca Iaccarino
Valerio Muscella
Enrico Remmert
Maria Chiara Voci

Traduzioni
Laura Culver
Joan Rundo

Art direction e progetto grafico
Undesign

Ricerca iconografica e photoediting
White

Banca immagini
Getty Images

Immagine di copertina
Archivio ADR

Una rivista di
Autostrade per l’Italia
via A. Bergamini 50
00159 Roma
www.autostrade.it

Edita da
Codice Edizioni
via San Francesco da Paola 37
10123 Torino
t +39 011 19700579
www.codiceedizioni.it
agora@codiceedizioni.it

codice EDIZIONI

Distribuzione esclusiva per l’Italia
Messaggerie Libri spa
t 800 804 900

autostrade per l’italia
Aeroporti di Roma
pavimental
spea ingegneria europea
TELEPASS

«L'aeroporto Leonardo da Vinci: un miracolo? Forse sì, ma soltanto in senso "laico": perché è il risultato di investimenti, passione, dedizione, gioco di squadra e perfino coraggio»

Giovanni Castellucci

contributors

Heinz Beck

Riconosciuto come uno dei più noti esponenti della gastronomia mondiale, dal 1994 è alla guida de La Pergola del Rome Cavalieri, ristorante che ha portato alle 3 Stelle Michelin. La sua cucina è dedicata a innovazione, tradizione, salute e benessere, temi sui quali lavora da quasi vent'anni con diverse istituzioni universitarie. È autore di molti testi, tra cui *L'ingrediente segreto, Arte e scienza del servizio, Consigli e ricette per piccoli gourmet*. I suoi ristoranti sono distribuiti in diversi Paesi del mondo; Attimi è il nuovo ristorante dell'area di imbarco E dell'aeroporto di Fiumicino.

Giovanni Castellucci

Laureato in Ingegneria Meccanica, ha conseguito il master in Business Administration presso la SDA Bocconi. Dal 1988 al 1999 ha operato nell'ambito della Boston Consulting Group (BCG) e nel gennaio del 2000 è stato nominato Amministratore Delegato del Gruppo Barilla. A giugno 2001 entra nel Gruppo Autostrade come Direttore Generale, incarico che ha mantenuto anche quando da aprile 2005 ha assunto la carica di Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia. Dal 2006 è Amministratore Delegato di Atlantia e da novembre 2013 è Consigliere di amministrazione di Aeroporti di Roma.

Ugo de Carolis

Laureato in Ingegneria Meccanica, inizia la sua carriera in Procter & Gamble, dove ha ricoperto posizioni in area produzione, in Italia e all'estero. È stato Amministratore Delegato in due diverse compagnie del noleggio a lungo termine (General Electric e Leasys); nel 2007 ha assunto la guida dell'after sales di CNH a Chicago, società del gruppo Fiat che produce e commercializza macchine agricole e a movimento terra. A settembre 2008 è entrato nel gruppo Autostrade per l'Italia come Amministratore Delegato di Telepass. Oggi è Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma.

Franco Gabrielli

Laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Pisa, nel 1985 entra nella Polizia di Stato. Dirigente Digos presso diverse questure, dal 1999 viene trasferito alla Direzione centrale della Polizia di prevenzione – Servizio antiterrorismo; dal 2000 assume la dirigenza della Digos Capitolina. Nominato Prefetto dell'Aquila nel 2009, nel 2010 assume l'incarico di Vicecapo e poi Capo dipartimento della Protezione civile. Il 3 aprile 2015 è stato nominato Prefetto di Roma e nel 2016 è capo della Polizia – Direttore generale della Pubblica Sicurezza.

Esterino Montino

Sindaco di Fiumicino dal 2013, è stato Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Roma, svolgendo la propria attività anche nel periodo del Giubileo. Eletto Senatore, è stato membro dell'ottava Commissione permanente Lavori pubblici e della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi. La sua carriera istituzionale è poi proseguita presso la Regione Lazio, dove ha ricoperto il ruolo di Vicepresidente e Assessore all'Urbanistica.

Vito Riggio

Laureato in Giurisprudenza, è stato Deputato al Parlamento durante la X e la XI legislatura e componente delle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Antimafia, Questioni Regionali. Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla Protezione civile e ai Servizi tecnici nazionali nel Governo Ciampi, ha ricoperto poi diversi ruoli nel mondo dei trasporti. È stato Presidente della Commissione di studio per la Riforma dell'aviazione civile e Commissario straordinario dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, di cui è Presidente dal 2013.

La “cura Atlantia”: il turnaround dell’aeroporto Leonardo da Vinci

sommario

06 **Editoriale**
di **Giovanni Castellucci**

Strade Visioni

08 Un aeroporto “da record”

Infografica

18 **Fiumicino globale: oltre 200 destinazioni connesse**

20 Intervista a Vito Riggio
ENAC: volano gli investimenti per lo sviluppo del traffico aereo
di Maria Chiara Voci

26 Intervista a Franco Gabrielli
Il Leonardo da Vinci come modello integrato di sicurezza
di Mariachiara Giacosa

34 Intervista a Esterino Montino
Fiumicino: molto più di un aeroporto
di Cecilia Toso

40 **Infografica**
L’evoluzione degli investimenti nel primo scalo del Paese

42 Intervento di Ugo de Carolis
Entusiasmo e gioco di squadra per un grande aeroporto

48 **Focus**
Gli aeroporti della Costa Azzurra in sintesi

50 **Reportage**
Intervista a Heinz Beck
Attimi: il sapore del tempo passato in aeroporto
di Luca Iaccarino

58 **Sei in un Paese meraviglioso**
ARRONE EST
Dove la storia abbraccia la natura
di Elisa Barberis

66 CACIOFIORE: IL PECORINO DEL LAGO DI BRACCIANO
a cura di Slow Food

SORVOLANDO I DINTORNI DI FIUMICINO
a cura di Touring Club Italiano

70 **Muoversi con le parole**
Scrittori tra le nuvole
di Enrico Remmert

75 ***English version***

editoriale

È possibile sfuggire alla rassegnazione che sembra avvolgere il nostro Paese e, soprattutto, al declino civile ed etico di Roma? Il "caso" (di successo) di ADR dimostra che «si può fare»… proprio come nella mitica performance cinematografica di *Frankenstein Junior*!

Secondo le rilevazioni dell'Airport Council International, l'ente che certifica la qualità percepita dai passeggeri degli aeroporti di tutto il mondo, il Leonardo da Vinci è oggi lo scalo più apprezzato in Europa. E il suo primato si rafforza di trimestre in trimestre. Eppure nel 2013 lo stesso aeroporto era il fanalino di coda della stessa classifica. Ed era considerato dai più come il peggior biglietto da visita della Capitale. Un miracolo? Forse sì, ma soltanto in senso "laico": perché è il risultato di investimenti, passione, dedizione, gioco di squadra e perfino coraggio (di andare contro il senso comune). E ci offre oggi una serie di "lezioni" che provo a riassumere.

Si possono coinvolgere tutti i lavoratori nella qualità del servizio e nella dignità del lavoro, motivandoli e facendoli sentire "protagonisti" del cambiamento del luogo nel quale operano. Si può assumere, dando un lavoro dignitoso, grazie all'internalizzazione e alla riqualificazione di attività che sarebbero considerate umilianti in ogni azienda. E si può esigere in cambio dai lavoratori efficienza, impegno e passione. Si può fornire un servizio apprezzato, anche con strutture ultra cinquantennali (in alcuni casi). E si può nel contempo costruire nuove importanti strutture – come quella nuova area E che molti ci invidiano nel mondo – recuperando parte del tempo perduto e senza consumare territorio.

Si può dare e pretendere pulizia, ordine e rispetto delle regole. Anche in un luogo nel quale, fino a qualche anno prima, sembravano "pagare" di più i comportamenti esattamente opposti.

Si può cambiare l'80% del top management di un'azienda aumentando la coesione, anche verticale, della squadra. Nel contempo si può rivitalizzare un *middle management* abituato al fatalismo. E si possono perfino dare responsabilità importanti a *middle managers* in cui non credeva nessuno (i terminal managers), trasformandoli nel perno della "redenzione professionale".

Si può far crescere l'aeroporto rendendolo più efficiente, più attrattivo e più connesso con il mondo, senza dover sottostare ai "condizionamenti" della low cost di turno.

Si può fare tutto ciò, in una città che ha visto di tutto e di più. E che ormai si è abituata ad aspettare che chi ci crede veramente, prima o poi, si stanchi.

Giovanni Castellucci
Amministratore Delegato di Atlantia

Un aeroporto “da **record**”

Fiumicino è oggi l’hub più apprezzato dai passeggeri in Unione europea. Secondo l’Airport Council International, che valuta oltre 250 scali nel mondo, il Leonardo da Vinci è primo per qualità dei servizi offerti al passeggero. Un aeroporto “best in class” da cui partire, arrivare o semplicemente transitare di cui raccontiamo nelle pagine seguenti i servizi più apprezzati.

Strade Visioni

01

Wi-Fi gratuito e tecnologie sostenibili

Non a caso, lo scalo è stato il primo in Italia a offrire ai viaggiatori la connessione Internet – libera e illimitata – che permette di navigare e comunicare senza vincoli. Forse non tutti sanno che la rete Wi-Fi dell'aeroporto di Fiumicino è una delle più ampie in tutta Europa con oltre mille antenne. La tecnologia viene inoltre messa a servizio dell'ambiente: grazie all'efficienza energetica realizzata attraverso una capillare illuminazione al LED e a un sistema innovativo di raccolta e gestione dei rifiuti e di trattamento delle acque, il Leonardo da Vinci è un esempio da seguire anche sul fronte della sostenibilità.

fotografia ADR

Strade Visioni

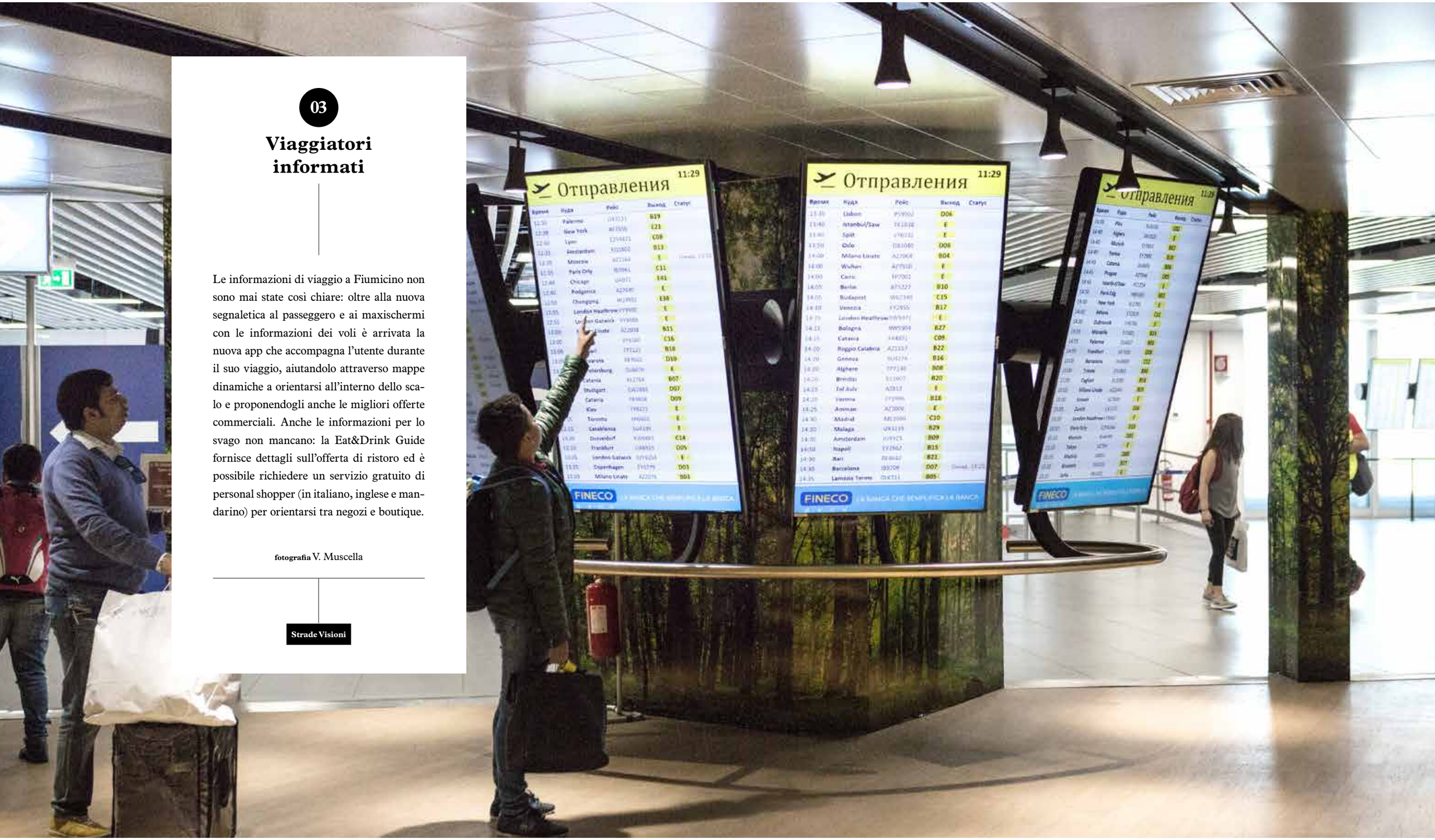
02

Nuovi e-gates ed efficienza ai controlli di sicurezza

Il Leonardo da Vinci è il primo scalo in Italia ad aver installato gli e-gates. Si tratta di una tecnologia innovativa, sempre più richiesta, che facilita le procedure di controllo passaporto rendendole automatiche, sicure e più rapide. Un solo e-gate è in grado di "processare" migliaia di passeggeri al giorno, con una media di circa venti secondi a passeggero, dimezzando così i tempi. Anche i controlli di sicurezza su passeggeri e bagagli a mano sono più rapidi a Fiumicino grazie all'introduzione di rulli trasportatori più lunghi che consentono di incanalare più viaggiatori verso i varchi.

fotografia ADR

Strade Visioni



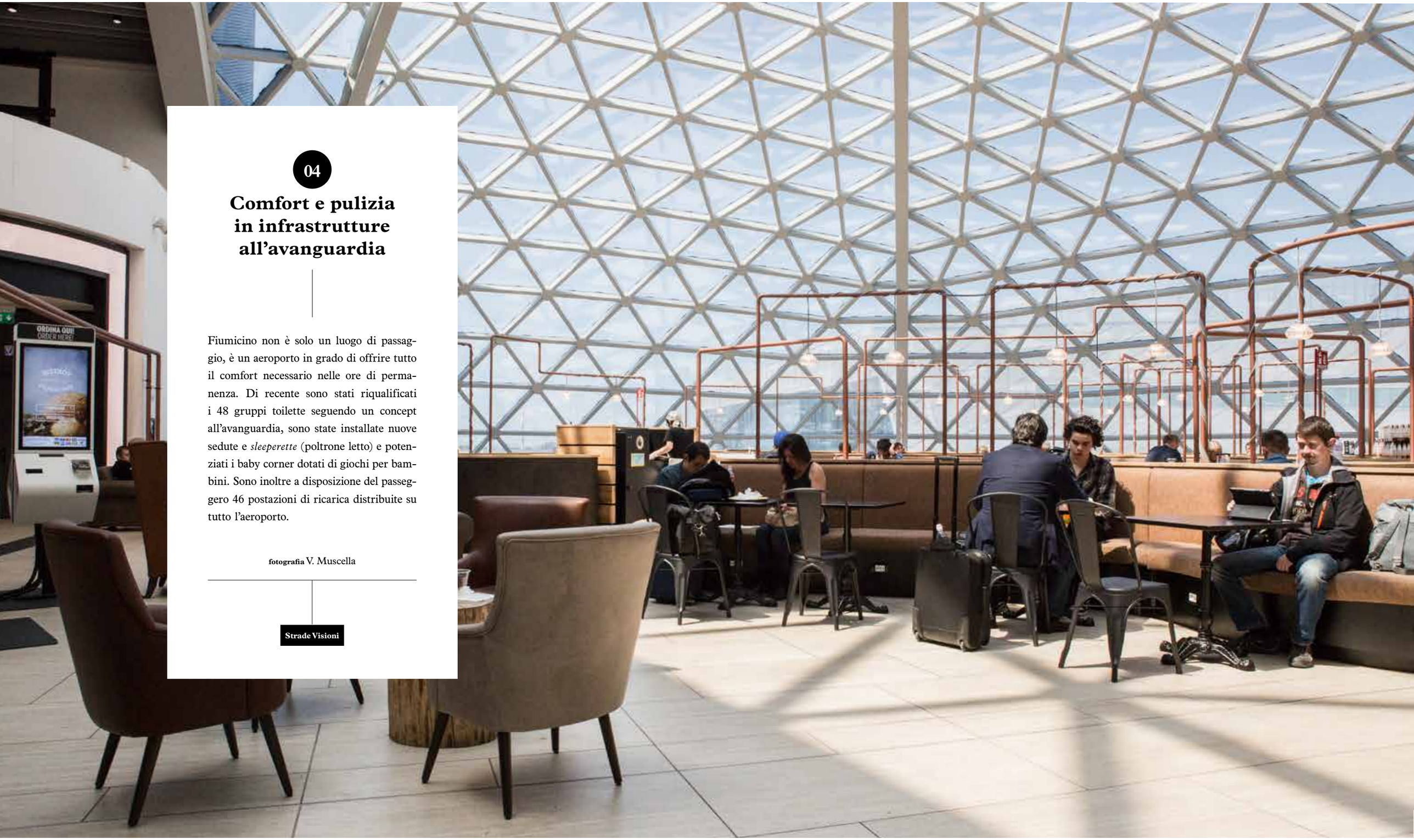
03

Viaggiatori informati

Le informazioni di viaggio a Fiumicino non sono mai state così chiare: oltre alla nuova segnaletica al passeggero e ai maxischermi con le informazioni dei voli è arrivata la nuova app che accompagna l'utente durante il suo viaggio, aiutandolo attraverso mappe dinamiche a orientarsi all'interno dello scalo e proponendogli anche le migliori offerte commerciali. Anche le informazioni per lo svago non mancano: la Eat&Drink Guide fornisce dettagli sull'offerta di ristoro ed è possibile richiedere un servizio gratuito di personal shopper (in italiano, inglese e mandarino) per orientarsi tra negozi e boutique.

fotografia V. Muscella

Strade Visioni



04

Comfort e pulizia in infrastrutture all'avanguardia

Fiumicino non è solo un luogo di passaggio, è un aeroporto in grado di offrire tutto il comfort necessario nelle ore di permanenza. Di recente sono stati riqualificati i 48 gruppi toilette seguendo un concept all'avanguardia, sono state installate nuove sedute e *sleeperette* (poltrone letto) e potenziati i baby corner dotati di giochi per bambini. Sono inoltre a disposizione del passeggero 46 postazioni di ricarica distribuite su tutto l'aeroporto.

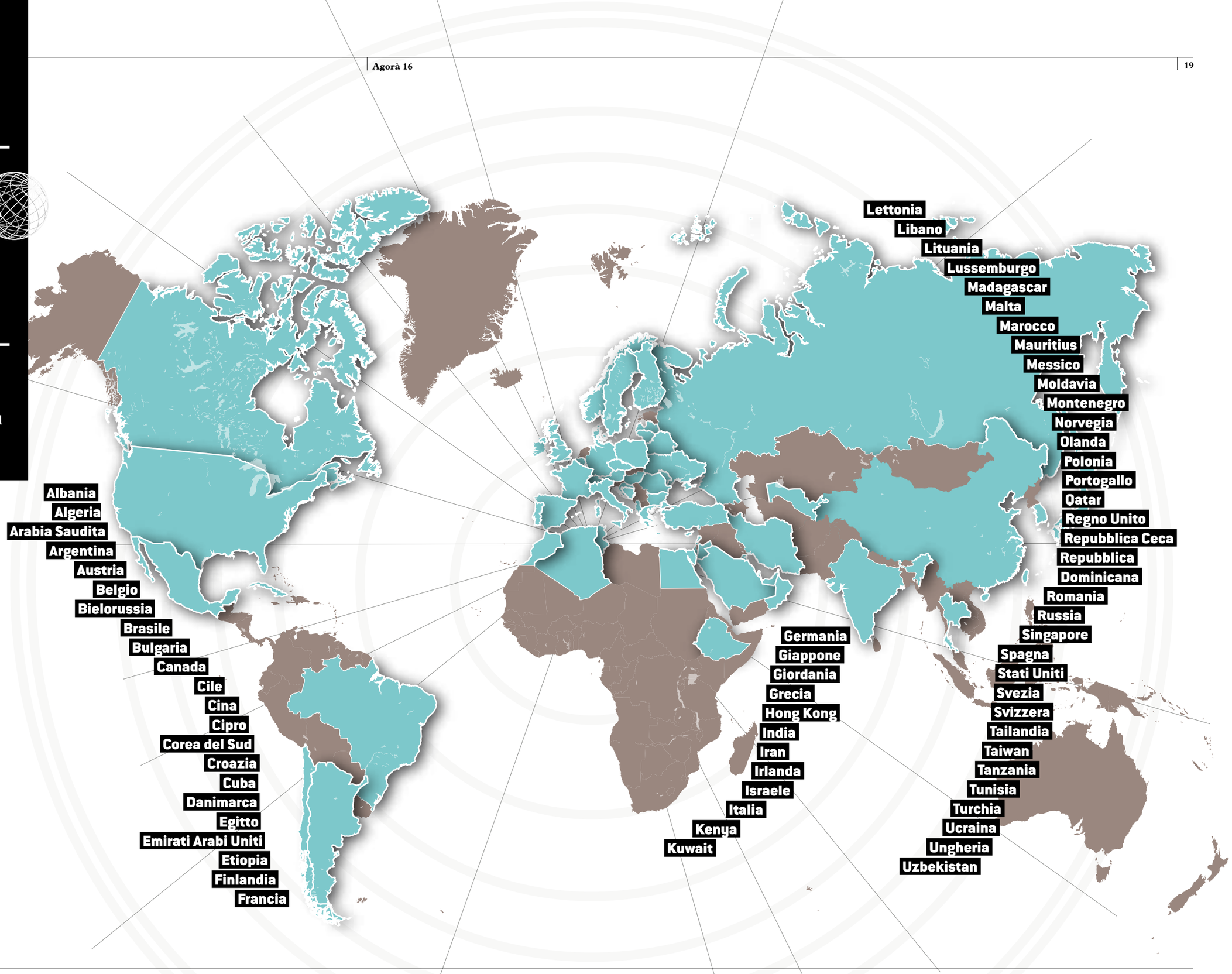
fotografia V. Muscella

Strade Visioni

Infografica
a cura di **Undesign**

FIUMICINO GLOBALE: OLTRE 200 DESTINAZIONI CONNESSE

Dall'aeroporto Leonardo da Vinci arrivano e partono aerei da e per 69 diversi Paesi, con oltre 200 destinazioni in tutto il mondo. Un numero di rotte in continua espansione.



dati Aeroporti di Roma

ENAC: volano gli investimenti per lo sviluppo del traffico aereo

In Italia si vola di più: un dato positivo per il Paese, che ha reso necessaria l'adozione di strumenti operativi per la gestione di questo incremento. A tenere le fila degli interventi da attuare, dei rapporti con le società di gestione degli aeroporti e della tutela dei passeggeri è l'Ente nazionale per l'aviazione civile. Agorà ha intervistato il suo Presidente, Vito Riggio.

intervista a **Vito Riggio**

di Maria Chiara Voci

fotografie Getty Images

Nel 2016, negli scali italiani sono transitati oltre 164 milioni di passeggeri: il 4,6% in più del 2015 (l'anno dell'Expo a Milano) e, addirittura, 20 milioni in più rispetto al 2013. "Voliamo" con l'immaginazione al 2030. Per questa data, il traffico negli aeroporti del nostro Paese arriverà ai 250 milioni di viaggiatori, e la metà di queste presenze è stimata solo a Fiumicino. Il traffico aereo è in ripresa; a dispetto della crisi economica crescono i viaggiatori. Cresce anche il comparto cargo. Un trend complessivo che renderà necessari interventi per 4,2 miliardi entro il 2021, per adeguare le infrastrutture. Senza contare gli investimenti che, da Bologna a Venezia, da Milano a Roma, riguardano strade e ferrovie necessarie a facilitare l'accesso agli hub.
Una sfida aperta e che coinvolge l'intero sistema Paese.
Questi dati arrivano dall'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), l'autorità che si occupa della regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia. Ne abbiamo parlato con il Presidente Vito Riggio.

Le previsioni dicono che il traffico aereo nazionale e internazionale è in continua crescita. Su cosa si basa il calcolo degli incrementi?

Le stime vengono calcolate attraverso l'applicazione di un tasso medio di crescita di circa il 3%, legato in prevalenza all'andamento dell'economia globale a livello continentale, piuttosto che di quella nazionale, caratterizzata da livelli di crescita più contenuti. A questo va aggiunto l'aumento della componente internazionale del traffico, che va oggi verso una quota pari all'80% del totale dei passaggi, contro il 65-35% degli ultimi anni. Non ultimo, infine, occorre considerare che l'utilizzo di aeromobili con un numero maggiore di posti disponibili a bordo e un più alto coefficiente di riempimento incidono notevolmente sul numero dei passeggeri, contribuendo a determinarne l'incremento.

Quali sono gli strumenti operativi con cui si gestisce lo sviluppo?

La svolta per la gestione dello sviluppo è stata l'elaborazione di un Piano nazionale degli aeroporti, uno strumento di pianificazione che mancava all'Italia e che rappresenta una razionalizzazione del sistema aeroportuale nazionale. Il documento – su cui è in corso la procedura di Valutazione ambientale strategica presso il Ministero dell'Ambiente – individua per ciascun bacino di traffico di riferimento, gli aeroporti di interesse nazionale e quelli caratterizzati da particolare importanza strategica. Inoltre, la quasi totalità degli aeroporti italiani si è dotata di un proprio Piano di sviluppo aeroportuale (Master Plan), approvato e definito dall'ENAC e in linea con le stime di crescita del settore. I Master Plan individuano, nel medio periodo, le caratteristiche degli interventi necessari a soddisfare le esigenze generate dalla crescita della domanda di traffico in termini di capacità e di livelli operativi.

Oggi il traffico internazionale è pari a quasi l'80% del totale. Inoltre, l'utilizzo di aeromobili con un numero maggiore di posti disponibili a bordo incide notevolmente sul totale dei passeggeri

Per governare lo sviluppo, l'ENAC ha stipulato con le società di gestione degli aeroporti anche una serie di Contratti di programma, che definiscono tariffe applicate, investimenti e obiettivi da raggiungere. Come stanno funzionando?

I Contratti di programma hanno consentito il riavvio degli investimenti sugli aeroporti, dando certezza alla realizzazione ed entrata in esercizio delle opere. In tutto, sono previsti investimenti superiori ai quattro miliardi di euro nel prossimo quinquennio, di cui circa tre miliardi concentrati sugli aeroporti con contratto di programma in deroga. Questi ultimi sono caratterizzati da precisi e definiti meccanismi di attuazione e controllo del loro andamento, anche grazie all'univocità del soggetto che gestisce l'intero processo, dall'esame della proposta iniziale, alla stipula, al riconoscimento finale dei corrispettivi in tariffa.

Quali sono gli investimenti strategici necessari e più urgenti?

Tra gli interventi più significativi nel medio e lungo periodo, spiccano innanzitutto quelli che interesseranno il principale scalo del Paese, Roma Fiumicino, con la realizzazione di una nuova pista di volo e di una nuova area terminale. Sempre pensando agli scali strategici, è inoltre prioritaria la realizzazione della nuova pista di volo di Firenze e, successivamente, di Catania.

A gennaio, al Leonardo da Vinci, è stata già inaugurata l'area di imbarco E, pensata per accogliere, da sola, fino a sei milioni di passeggeri in più. Siamo alla fine di un lungo percorso. Qual è stato il ruolo dell'ENAC nel riuscire a tagliare questo traguardo?

L'ENAC ha svolto essenzialmente un'attività di supporto e controllo del rispetto dei tempi previsti nel contratto di programma, incidendo significativamente sia nelle scelte progettuali – orientandole verso la massima efficienza delle opere realizzate – sia da un punto di vista delle soluzioni tecnologiche adottate, nonché per il livello di servizio fornito all'utenza. L'ente è stato vicino al gestore aeroportuale esercitando il proprio ruolo di vigilanza e garantendo la corretta realizzazione dell'opera.

Una regolazione efficiente può rappresentare un modello di controllo e stimolo del settore privato?

Senza alcun dubbio. Perché dà certezza sui tempi di rientro degli investimenti con un adeguato riconoscimento dei capitali investiti. Al tempo stesso, viene assicurata per il Paese la realizzazione di opere necessarie per supportare la domanda di mobilità aerea da e verso l'Italia.

La tutela dei passeggeri: cosa fa l'ENAC a riguardo e quali sono i diritti di chi viaggia?

L'ENAC applica e assicura il rispetto negli aeroporti italiani della normativa vigente a livello europeo. Oltre alla tutela dei diritti di tutti i passeggeri, compresi quelli con disabilità, attraverso l'applicazione dei regolamenti comunitari di riferimento, il nostro ente approva e controlla anche l'attuazione della Carta dei servizi aeroportuali, che riguarda proprio il livello della qualità dei servizi forniti all'utenza.

Tutela dell'ambiente e necessità di sviluppo del settore: come si coniugano queste due esigenze?

Le opere realizzate sono soggette alla verifica di compatibilità ambientale presso gli enti competenti. Su tutti i Piani di sviluppo aeroportuali viene svolta la procedura di Valutazione di impatto ambientale e si dà attuazione alle indicazioni e alle prescrizioni finalizzate alla tutela dell'ambiente. Inoltre, nei Contratti di programma è inserita una serie di sistemi premianti, orientati al raggiungimento di determinati target associati al miglioramento delle performance ambientali degli aeroporti.

L'Italia a confronto con l'estero: con quali carte si vince la sfida della competitività rispetto ad altri hub concorrenti? Il Leonardo da Vinci si è recentemente qualificato come l'aeroporto più apprezzato dai viaggiatori in UE per la qualità dei servizi.

L'obiettivo nodale per il nostro sistema aeroportuale è quello di dotare i nostri scali di adeguati livelli di capacità infrastrutturale per quanto riguarda sia le infrastrutture di volo sia le aree terminali, in modo da poter accogliere l'eventuale domanda di traffico che potrebbe non essere recepita da altri scali europei. È ovvio che comunque il sistema necessita anche di una compagnia aerea in grado di offrire e garantire gli associati livelli di connettività richiesti dal mercato.

Tra gli interventi più significativi nel medio e lungo periodo, spiccano quelli che interesseranno l'aeroporto Leonardo da Vinci, con la realizzazione di una nuova pista di volo e di una nuova area terminale

Il Leonardo da Vinci come modello integrato di sicurezza

Squadre e programmi dedicati, tecnologie, regolamenti europei: per garantire l'incolumità dei passeggeri e quella del Paese servono strumenti sempre aggiornati, una grande preparazione e la costruzione di un "sistema integrato di sicurezza". Ne abbiamo parlato con il capo della Polizia di Stato Franco Gabrielli.

intervista a
Franco Gabrielli

di Mariachiara Giacosa

fotografie ADR, J. Morell, V. Muscella, Getty Images

Prefetto Gabrielli, iniziamo con una domanda generale: gli aeroporti italiani sono sicuri? Qual è il loro livello di sicurezza rispetto ai grandi scali europei e mondiali?

Il livello di sicurezza negli aeroporti italiani è senz'altro elevato ed è il risultato di una scrupolosa applicazione delle norme comunitarie del Regolamento (CE) 300/2008, con il quale l'Unione europea ha tradotto le disposizioni per la *aviation security* previste dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Naturalmente tutto è sempre migliorabile attraverso una formazione costante e specifica del personale impiegato, nonché attraverso il ricorso a tecnologie sempre più sofisticate. Quest'ottimo livello in Italia è stato raggiunto mettendo in essere un complesso sistema, il Dispositivo di Sicurezza Aeroportuale, che coinvolge non solo la Polizia di Frontiera, ma anche le altre forze di polizia. Oltre alle risorse umane specializzate, è importante l'apporto garantito da misure di sicurezza "passive, infrastrutturali e tecnologiche", tra cui il sistema di controllo elettronico degli accessi, deputato a consentire l'ingresso e l'uscita dalle aree riservate al solo personale autorizzato, onde evitare l'indebita introduzione di soggetti non autorizzati e articoli non consentiti. Parlerei, comunque, di un "sistema integrato", in cui concorrono, oltre alla Polizia di Stato, anche le società di gestione aeroportuali (mediante gli istituti di vigilanza privata) e i vettori (mediante il concorso ai piani di sicurezza). Lo scenario attuale ha imposto anche l'implementazione dell'attività di prevenzione e contrasto delle minacce terroristiche. Per cui l'Italia si è dotata di un piano di sicurezza antiterrorismo per l'aviazione civile – denominato Piano Leonardo da Vinci, elaborato dal Dipartimento di Polizia di Stato e approvato dal Ministro dell'Interno – il cui ultimo aggiornamento risale all'indomani degli attentati di Parigi del 2015, ma che viene continuamente adeguato alle nuove minacce, anche di carattere tecnologico, con la previsione di costanti esercitazioni al fine di testare i dispositivi di sicurezza.

Considerando che il Leonardo da Vinci di Fiumicino è il primo aeroporto d'Italia in termini di dimensioni, importanza e per numero di passeggeri, non possiamo che rilevarne anche l'efficienza in materia di sicurezza

Nella pagina precedente: i nuovi e-gates
© ADR

In queste pagine: il controllo bagagli e il controllo elettronico dei passaporti
© J. Morell
© ADR

Lo scorso febbraio è stato in visita allo scalo di Fiumicino, che impressione ha avuto dell'aeroporto? E dei suoi standard di sicurezza?

Considerando che il Leonardo da Vinci di Fiumicino è il primo aeroporto d'Italia in termini di dimensioni, importanza e per numero di passeggeri, destinato ad aumentare, e che nel 2016 ha raggiunto i 40 milioni di persone in transito, non possiamo che rilevarne l'efficienza anche per ciò che concerne il nostro specifico punto di vista.

Il livello di sicurezza è garantito dalle Forze di Polizia anche con l'ausilio delle Guardie Particolari Giurate dipendenti dal gestore aeroportuale e con l'utilizzo di infrastrutture moderne e tecnologie all'avanguardia. Basti pensare, a mero titolo di esempio, che in tutto il segmento aeroportuale sono attive 2100 telecamere monitorate dalla Sala operativa della Polizia di Frontiera di Fiumicino, attiva h24, che costituisce anche il punto di coordinamento dei servizi di prevenzione e intervento predisposti dalla sezione sicurezza della Polizia di Frontiera. Infine, l'ho trovato pure gradevole perché anche l'occhio vuole la sua parte!

Qual è l'impegno che Polizia e forze dell'ordine mettono in campo ogni giorno nel proprio ruolo di controllo negli aeroporti e in particolare al Leonardo da Vinci?

La Polizia di Stato è presente al Leonardo da Vinci con 800 operatori, 280 dei quali sono impiegati nelle attività di sicurezza, incluse quelle specialistiche degli Artificieri, delle squadre Cinofili anti-esplosivo e dei Tiratori scelti, operativi h24, che si alternano con gli omologhi specialisti dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza. Rilevanza assume anche la squadra delle UOPI Frontiera, Unità Operative di Pronto Intervento, istituite nell'aprile del 2015 e specializzate in attività di antiterrorismo, che garantiscono rapidità e peculiarità di

In queste pagine: segnaletica per il controllo bagagli
© V. Muscella

Dopo i fatti dell'11 settembre si è fatta sempre più incisiva l'opera di standardizzazione svolta dalle istituzioni europee per dettare norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile

azione in casi di emergenza, come un attentato, o gestione di eventi gravi, come ad esempio la presa di ostaggi. Alle UOPI appartengono operatori altamente specializzati, selezionati da apposite commissioni secondo specifici criteri e successivamente avviati a corsi di formazione mirata. La preparazione concerne l'utilizzo ottimale delle attrezzature ed equipaggiamenti altamente performanti e l'acquisizione delle tecniche più avanzate per operare in condizioni di maggiore sicurezza, in contesti di particolare criticità.
Inoltre, nelle aree aperte al pubblico, sono stati incrementati i servizi di prevenzione attraverso pattuglie congiunte formate da personale della Polizia di Stato e militari dell'Esercito italiano, che integrano il dispositivo di sicurezza aeroportuale.
Per migliorare e supportare gli uffici di Frontiera, sia sotto il profilo delle infrastrutture sia della gestione delle risorse umane e strumentali, viene effettuata una continua attività di monitoraggio, svolta da personale della Polizia di Frontiera con la qualifica di "valutatore Schengen", che pianifica periodiche visite presso gli uffici Polizia di Frontiera, allo scopo di verificare la corretta applicazione dell'*acquis* di Schengen e di individuare eventuali criticità o problematiche per le quali è necessario un intervento.

Esistono degli standard internazionali a cui si devono adeguare gli aeroporti per essere considerati sicuri? E come sono cambiati negli anni?

Dopo i tragici fatti dell'11 settembre si è fatta sempre più incisiva l'opera di standardizzazione svolta dalle istituzioni europee, per dettare norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile. Inoltre, è attivo un sistema di informazione e comunicazione tra tutti i Paesi del mondo sulle nuove minacce alla sicurezza e sulle *best practices* da adottare per contrastarle. Questo proficuo scambio di informazioni risulta particolarmente utile anche per avviare una riflessione interna in relazione all'espletamento dei nostri controlli di sicurezza, come di recente avvenuto per le misure adottate dall'Amministrazione per la Sicurezza dei Trasporti statunitense (TSA), che ha previsto il trasporto degli apparati elettronici di dimensioni superiori a un cellulare o a uno smartphone all'interno dei bagagli da stiva e non al seguito di passeggeri imbarcati su voli di Paesi terzi diretti negli Stati Uniti.
In tale circostanza, l'Italia ha deciso di non adottare misure analoghe, fermo restando la necessità di assicurare il costante monitoraggio circa l'insorgere di specifiche minacce. Per quanto attiene al fenomeno dei *foreign terrorist fighters* in Europa, negli ultimi anni, si è intensificata l'attività di controllo alle frontiere. Le nostre "maglie strette" hanno portato la Po-

In queste pagine:
Forze di Polizia
all'aeroporto Leonardo
da Vinci e sistema
di controllo bagagli
© E. Ruscio
© J. Morell

La Polizia di Stato è presente al Leonardo da Vinci con 800 operatori, 280 dei quali sono impiegati nelle attività di sicurezza, incluse quelle specialistiche degli Artificieri, delle squadre Cinofili anti-esplosivo e dei Tiratori scelti

lizia di Frontiera italiana (marittima e aerea) a effettuare oltre 10.000 respingimenti, sequestrare quasi 4000 documenti e 226 visti, arrestare 2312 persone e operare 449 estradizioni attive. Solo per l'aeroporto Leonardo da Vinci si possono contare 2883 respingimenti, 674 documenti sequestrati poiché contraffatti, 85 visti sequestrati poiché falsi o contraffatti, 192 persone tratte in arresto d'iniziativa, per lo più per reati di falso documentale, 658 persone denunciate in stato di libertà e 429 estradizioni attive effettuate.

Nelle ultime settimane si è parlato molto di nuove norme per l'ingresso negli Stati Uniti, anche per i cittadini europei. Come si conciliano le esigenze di sicurezza internazionale e il controllo degli ingressi, con le abitudini globali dei viaggiatori e il loro diritto alla mobilità e alla privacy?

Attualmente gli organismi europei, che valutano la pericolosità delle minacce per la sicurezza degli aeromobili, non hanno fornito specifiche disposizioni, ritenendo che le misure di sicurezza adottate dagli Stati Uniti non fossero da applicare nel contesto europeo, essendo sufficienti i controlli attualmente in uso. In Europa è comunque previsto l'obbligo di togliere dal bagaglio a mano i dispositivi elettronici, che sono sottoposti a controllo separato. Per quanto riguarda il possibile conflitto tra le esigenze di sicurezza e il diritto alla privacy, il confronto è tuttora aperto e dettato dalla diversa sensibilità con la quale i Paesi del mondo affrontano il problema. Non vi è dubbio, tuttavia, che il diritto alla mobilità debba essere sempre garantito nel rispetto delle regole.

Cosa consiglierebbe a un giovane che vuole intraprendere la carriera in Polizia?

Non potrei che incoraggiarlo. Quella del poliziotto è una missione al servizio della collettività, non una semplice professione, indubbiamente piena di sacrifici, ma altrettanto densa di soddisfazioni.

Gli consiglierei, inoltre, di studiare con serietà e di curare la forma fisica, per esser pronto a partecipare ai prossimi concorsi che stiamo per bandire per l'assunzione di nuove leve.

La Polizia di Stato ha, infatti, avviato un processo di modernizzazione, prevedendo una maggiore qualificazione e professionalizzazione degli operatori, una semplificazione delle procedure di selezione, anche attraverso un maggiore utilizzo degli strumenti informatici e un ulteriore sensibile aumento degli Ufficiali di Polizia Giudiziaria e di Pubblica Sicurezza, al fine di rispondere con sempre maggiore efficacia alla domanda di sicurezza dei cittadini.

Fiumicino: molto più di un aeroporto

intervista a
Esterino Montino

Un Comune molto vasto, che ha tanto da offrire ai cittadini e ai turisti. Fiumicino è così: un luogo immerso nella storia e bagnato dal mare, che da qualche anno a questa parte sta assistendo a una vera rinascita culturale e a un miglioramento della qualità della vita. Ne parliamo con il suo Sindaco, Esterino Montino.

di
Cecilia Toso

fotografie
Getty Images

Il Comune di Fiumicino ha da poco festeggiato i suoi 25 anni di storia. Lei guida la città da quasi cinque anni e ha introdotto molte novità durante la sua sindacatura. Qual è un primo bilancio di questa esperienza?

Il bilancio di questi primi quattro anni è positivo. Certo, c'è ancora tanto da fare ma credo che il nostro territorio sia sulla buona strada. Fiumicino è un Comune vastissimo, di circa 212 chilometri quadrati, con una popolazione che ha superato gli 80.000 abitanti proprio recentemente e 14 località tutte diverse tra loro. Volevamo unire i differenti luoghi facendo in modo che, pur nella loro diversità, si sentissero un'entità unica. Dal punto di vista delle infrastrutture, sono stati realizzati circa 18 dei 24 chilometri di piste ciclabili che percorreranno da nord a sud l'intera costa. Ci avviciniamo così al sogno di rendere Fiumicino il Comune più ciclabile del Lazio. Abbiamo realizzato nei tempi previsti il nuovo ponte 2 giugno, ora più largo, moderno e più facilmente transitabile. Abbiamo esteso la raccolta differenziata porta a porta sull'intero territorio, e oggi con soddisfazione possiamo dire che la qualità dei materiali raccolti sta migliorando sempre più, producendo introiti, come nel caso della plastica. Sono state realizzate fognature e dotate di nuova illuminazione alcune zone che ne erano sprovviste, riasfaltate strade, curato maggiormente il verde, mentre sono in corso lavori per la realizzazione o l'ampliamento di strutture scolastiche. Dal punto di vista culturale, sono molto orgoglioso di dire che c'è stato un risveglio grazie anche al calendario di "Metropolitana Fiumicino Estate" e "Fiumicino Inverno". Tantissimi gli eventi di alto livello che abbiamo organizzato, come concerti o spettacoli teatrali, instaurando un rapporto nuovo e importante con le pro loco, le associazioni e le tantissime realtà locali. Da quest'anno abbiamo acquisito uno spazio enorme, che da vecchia centrale Enel in disuso trasformeremo nell'auditorium della nostra città.

Fiumicino ha delle grandi ricchezze che vanno promosse e su questo abbiamo lavorato, anche insieme alla Soprintendenza. Un esempio sono i siti archeologici dei Porti di Claudio e Traiano o la Necropoli di Porto. Come promesso, abbiamo ridotto le spese, rinunciando io allo stipendio di Sindaco e i miei Assessori e la Presidente del Consiglio al 30% di quanto dovuto, e abbiamo utilizzato questi fondi per progetti di lavoro.

Abbiamo installato 78 telecamere per controllare il territorio dal punto di vista della viabilità e della sicurezza; abbiamo puntato molto sulla comunicazione, con informazioni puntuali alla cittadinanza, l'utilizzo costante dei social, della tv, del sito del Comune e, oggi, anche della newsletter. Oltre a ciò ricordo che da quattro anni ricevo i cittadini, ogni lunedì a Fiumicino e il secondo lunedì del mese a Palidoro.

Nella pagina precedente: vista aerea di Fiumicino © D.G. Kelly

In questa pagina: vista aerea dell'aeroporto Leonardo da Vinci © alexandrumagurean

L'aeroporto può e deve essere un volano dell'economia locale, un'opportunità di lavoro per i nostri concittadini e un orgoglio per stranieri e italiani che vi atterrano

In questa pagina: sito archeologico di Ostia Antica © piola666

Territorio e aeroporto sono evoluti assieme, in un rapporto complesso e mai scontato. Cosa rappresenta, oggi, lo scalo per la città di Fiumicino?
Indubbiamente un'opportunità di sviluppo economico e turistico, oltre che un simbolo del nostro territorio. Migliaia di cittadini del nostro Comune lavorano presso lo scalo Leonardo da Vinci, da cui transitano milioni di passeggeri. Nostro obiettivo deve essere quello di riuscire a portare almeno parte dei tanti turisti che atterrano a Fiumicino a visitare le bellezze del territorio, luoghi di interesse culturale e ambientale unici nel loro genere, a soggiornare nei nostri numerosi alberghi, a mangiare nei nostri rinomati ristoranti. L'aeroporto può e deve essere dunque un volano dell'economia locale, un'opportunità di lavoro per i nostri concittadini e un orgoglio per stranieri e italiani che vi atterrano. Per questo va migliorato l'impatto che ha sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

Lei ha proposto di fare a Fiumicino lo stadio della Roma, ha rinvigorito il cartellone culturale ed estivo della città, ha parlato spesso di una connessione porto-aeroporto. Fiumicino può veramente diventare una meta turistica che dice la sua, oltre alla Capitale? Come coinvolgere i passeggeri che transitano dallo scalo?
Il Comune di Fiumicino ha assolutamente tutte le carte in regola per essere una meta turistica adatta a un utente di ogni età e tipologia. Ha il mare, la campagna, buon cibo e buon vino, prodotti tipici, arte. D'estate i turisti possono usufruire di tutti quei divertimenti e attività proprie delle località balneari. Sulla nostra costa si affacciano Fiumicino, Focene, Fregene, Maccarese, Passoscuro, dove si trovano spiagge attrezzate, si possono praticare sport tipici di questo periodo, si può gustare un bel piatto a base di pesce e uscire con la famiglia o gli amici partecipando a uno degli innumerevoli eventi che si organizzano. I passeggeri con meno tempo a disposizione possono fare una toccata e fuga e visitare in poche ore i siti archeologici, oppure, se hanno un po' più di tempo, arrivare fino all'Oasi WWF di Macchiagrande.

"Navigare il territorio", esperienza virtuosa di partnership pubblico-privata (Fondazione Benetton, ADR, Comune di Fiumicino, Soprintendenza, MiBACT, scuole e associazioni) nata dai legami sul territorio: ce la racconta?
Sin dall'inizio siamo stati entusiasti di questo progetto. "Navigare il territorio" rappresenta una grande, grandissima occasione, per far conoscere a tutti i Porti di Claudio e Traiano,

"Navigare il territorio" rappresenta una grande, grandissima occasione, per far conoscere a tutti i Porti di Claudio e Traiano, questo immenso bene che abbiamo la fortuna di avere a Fiumicino

In queste pagine:
a sinistra, rovine dell'antico porto
© D. Soanes Photography

A destra,
rovine di Ostia Antica
© SethSampaio

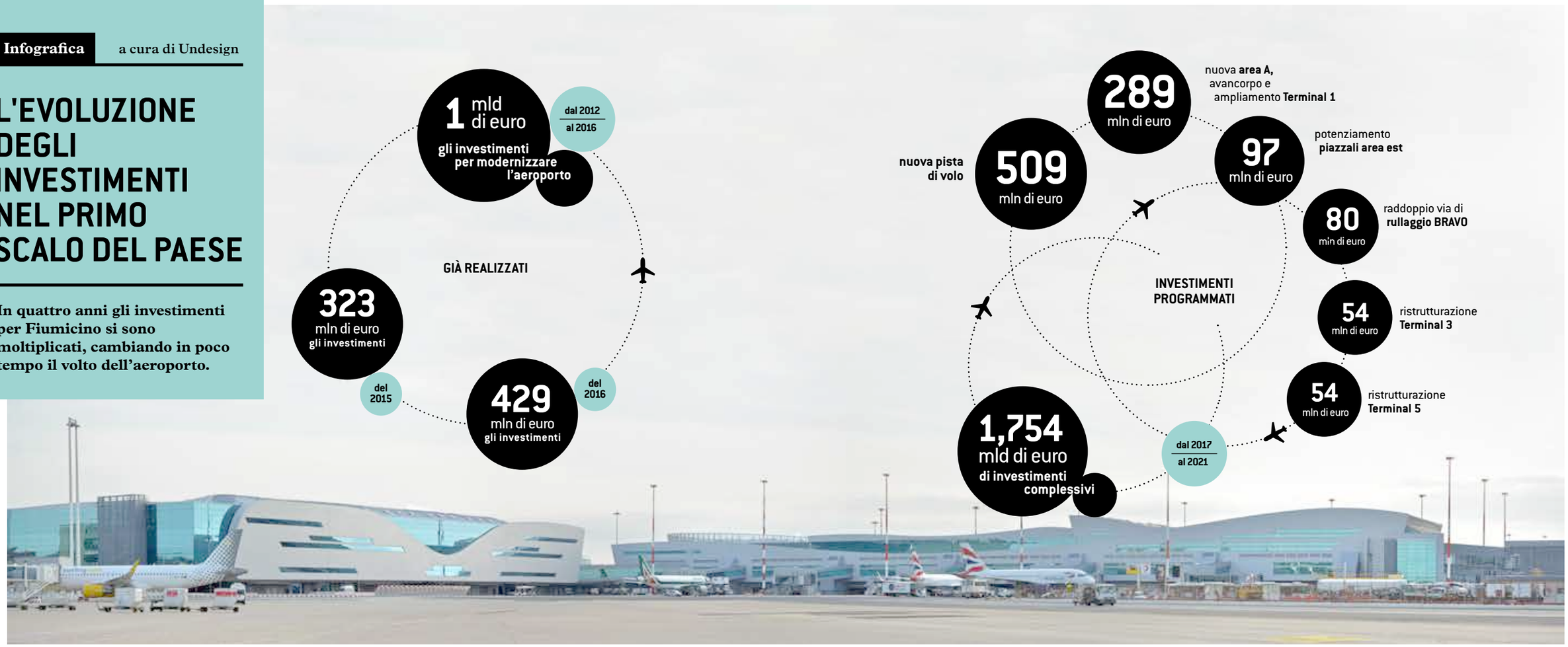
questo immenso bene che abbiamo la fortuna di avere a Fiumicino. Si è riusciti a portare qui le famiglie, attraverso un mix di visite guidate e laboratori per i bambini, che hanno la possibilità, grazie agli esperti, di fare un tuffo nel passato, ai tempi dell'antica Roma. Penso che la riuscita della manifestazione sia dovuta anche alla sinergia che c'è stata tra tutti i soggetti in campo: tutti hanno creduto che fosse un progetto vincente e hanno contribuito, ciascuno secondo le proprie competenze, al suo successo.

Quali le priorità per Fiumicino da qui ai prossimi anni?
Le nostre priorità riguardano sicuramente il miglioramento della vita dei cittadini e della città stessa. Mi riferisco a progetti che possano aiutare le persone a vivere meglio su questo territorio, sia dal punto di vista sociale sia infrastrutturale. Altre priorità riguardano alcune infrastrutture sul territorio, luoghi di incontro quali piazze e parchi e opere che possano rendere questo territorio così vasto e articolato un comune policentrico, in cui le tante diversità geografiche costituiscano una ricchezza e un grande valore aggiunto. Mi auguro che una grande infrastruttura come quella aeroportuale si apra sempre di più e raccolga le esigenze e le potenzialità del territorio, per integrarlo maggiormente in una visione di sviluppo sostenibile.

Infografica a cura di Undesign

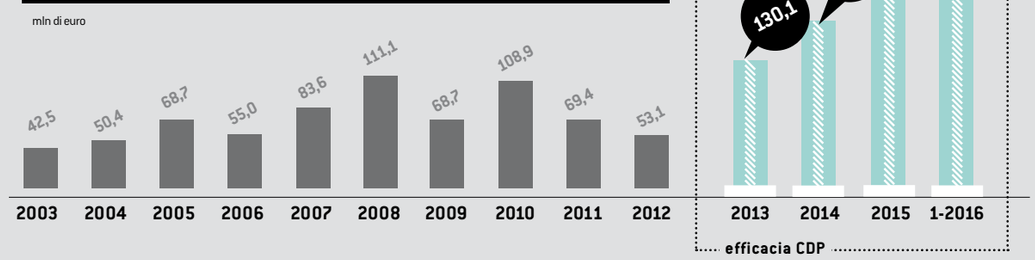
L'EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI NEL PRIMO SCALO DEL PAESE

In quattro anni gli investimenti per Fiumicino si sono moltiplicati, cambiando in poco tempo il volto dell'aeroporto.

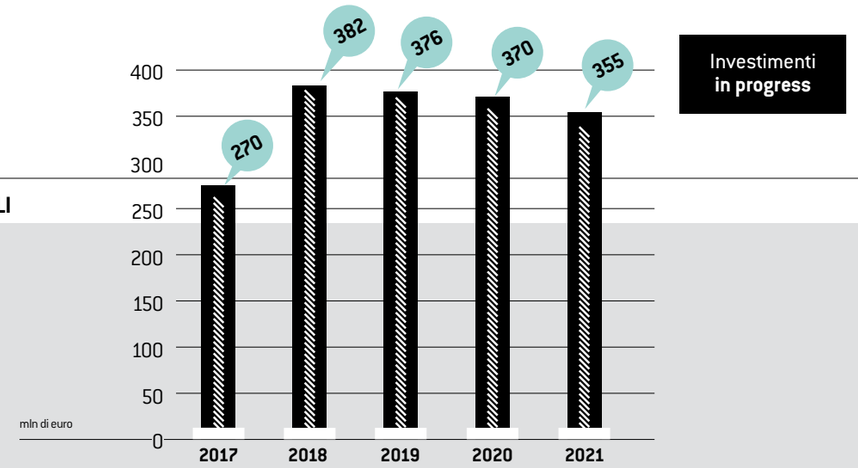


EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI
periodo 2003-2016

Nel periodo pre Contratto di Programma (CDP) investimenti medi per ca. 70 € mln/anno



EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI
piano 2017/2021



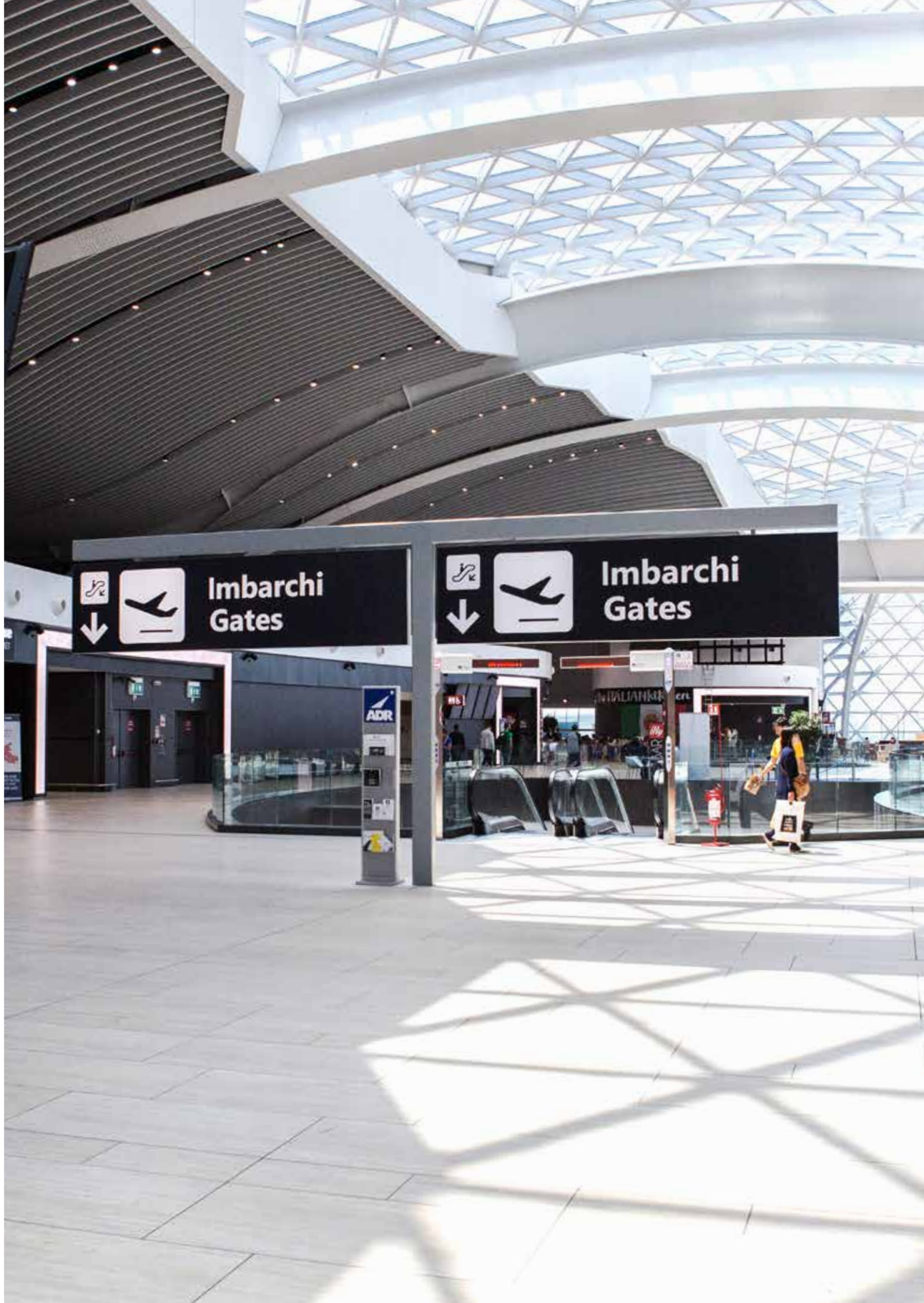
dati Aeroporti di Roma

Entusiasmo e gioco di squadra per un grande aeroporto

I primati dell'aeroporto Leonardo da Vinci sono il risultato di un grande sforzo corale. E di un rinnovato orgoglio di chi lavora in Aeroporti di Roma.

intervento di **Ugo de Carolis**

fotografie
V. Muscella, Sorrentino



Il Leonardo da Vinci si conferma, anche nel primo trimestre del 2017, l'hub più apprezzato dai passeggeri in Unione europea. Un risultato ottenuto in soli quattro anni, nel corso dei quali lo scalo romano è passato, progressivamente, dall'ultimo al primo posto della classifica ufficiale dell'Airport Council International, lasciandosi alle spalle punti di riferimento del settore aeroportuale come Londra, Monaco, Amsterdam, Zurigo.

Questo primato è il risultato di un grande sforzo corale. La nostra Capo Gruppo Atlantia ci ha sempre stimolato e affiancato nel porre in cima ai nostri obbiettivi la qualità dei servizi per i passeggeri.

Abbiamo orientato il focus dei nostri investimenti in questa direzione e siamo riusciti a coinvolgere tutto il nostro personale, dal management ai colleghi che lavorano nell'operativo, dentro un grande progetto di riscatto e di orgoglio. Chi lavora in ADR è orgoglioso dell'aeroporto ed è consapevole che dal proprio ruolo dipende la percezione che i passeggeri avranno del Leonardo da Vinci.

I risultati migliori nella classifica vengono dalle aree considerate fondamentali per il passeggero, come tempi di attesa, cortesia, comfort e pulizia, controlli security e passaporti, oltre che dall'apertura, a fine 2016, dell'area d'imbarco internazionale E, destinata ai voli extra Schengen. Tuttavia, dobbiamo e possiamo fare di più anche in altri settori, come ad esempio nella riconsegna bagagli, dove per anni Fiumicino ha avuto un servizio non all'altezza degli standard internazionali.

Oggi, anche grazie alla riforma strutturale del sistema di handling, il servizio è diventato molto efficiente, ed è sostanzialmente usuale che siano i bagagli ad attendere i passeggeri al nastro, e non il contrario. Eppure, nelle rilevazioni, la percezione di questo miglioramento ancora non si vede a sufficienza. Questo ci insegna che i retaggi culturali sono duri a morire, e dunque bisogna insistere, investendo ancora di più sulla qualità e sulla comunicazione delle innovazioni che stiamo portando. Abbiamo di fronte a noi anni di lavoro intenso ed entusiasmante: nel nuovo ciclo di regolazione 2017-2021 sono previsti importanti investimenti, per un totale di oltre

Abbiamo di fronte a noi anni di lavoro intenso ed entusiasmante: nel nuovo ciclo di regolazione 2017-2021 sono previsti importanti investimenti, per un totale di oltre 1,7 miliardi di euro

Nelle pagine precedenti e in queste pagine: gli interni dell'aeroporto Leonardo da Vinci
© V. Muscella
© Sorrentino
© V. Muscella

1,7 miliardi di euro. La nostra sfida è continuare a gestire in modo efficiente l'evoluzione del traffico aereo e la forte "domanda di Roma" che arriva da parte del turismo internazionale, mantenendo competitive le tariffe aeroportuali e realizzando nuove infrastrutture secondo i più avanzati canoni di sostenibilità.
La principale opera in programmazione è la nuova area di imbarco A, con l'avancorpo del Terminal 1 dedicato ai passeggeri per le destinazioni Schengen. Sarà inoltre realizzato un completo restyling dell'attuale piano mezzanino del Terminal 1, che ospita l'offerta food e commerciale per i passeggeri in partenza, per un totale di 35.000 metri quadrati e 4 milioni di capacità passeggeri. Verranno, inoltre, avviati ulteriori interventi di ristrutturazione del Terminal 3 (che nel 2016 ha già visto la realizzazione della nuova facciata e dell'area immigration), la cui progettazione è attualmente in corso.
Oltre ai Terminal, anche diverse infrastrutture *airside* (piste, piazzali e vie di rullaggio), saranno potenziate. Il programma di investimenti prevede, superate le fasi autorizzative, la realizzazione di una nuova pista, che consentirà di confermare la competitività di Fiumicino nell'attrazione del crescente traffico internazionale. L'opera permetterà inoltre di abbattere il rumore nelle zone limitrofe all'aeroporto di oltre l'80%, portando verso l'interno dello scalo la maggior parte dell'operatività dei voli.

Il progetto prevede anche di rendere disponibile alla collettività la grande area archeologica del Porto di Claudio e Traiano, che potrà essere fortemente valorizzata. Costruiremo percorsi verdi per integrare poli culturali oggi frammentati, come il Parco di Traiano e il Museo delle Navi, dove è in corso di attuazione un progetto di valorizzazione MiBACT – ADR: prenderà vita, in questo modo, il Parco archeologico di Fiumicino.
Oggi, i viaggiatori in tutto il mondo sono più di un miliardo. Una cifra talmente significativa che ha portato a definire questa massa di persone come "il sesto continente".
Sono numeri destinati a crescere ulteriormente, raggiungendo 1,4 miliardi nel 2020 e arrivando fino a 1,8 miliardi nel 2030. Attrarre una parte di questa grande massa di persone è, per noi, un'opportunità significativa e irrinunciabile. Ogni passeggero che passa dal Leonardo da Vinci genera valore, in modo diretto e indiretto, per l'aeroporto, per Roma e per l'Italia. Per questo, giorno dopo giorno, lavoriamo con la piena consapevolezza che rendere Fiumicino uno degli aeroporti più apprezzati d'Europa significa contribuire a migliorare la competitività del sistema Paese.

In questa pagina:
i numerosi passeggeri
dello scalo di Fiumicino
© V. Muscella

Oggi, i viaggiatori in tutto il mondo sono più di un miliardo. Una cifra talmente significativa che ha portato a definire questa massa di persone come "il sesto continente"

Focus

Gli aeroporti della **Costa Azzurra** in sintesi

Dal luglio 2016 l'Aeroport de la Côte D'Azur entra a far parte della grande famiglia Atlantia. Il Consorzio Azzurra (Atlantia, Aeroporti di Roma, EDF Invest) è stato scelto dallo Stato francese per acquisire il 64% di Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), la società che controlla gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez, tre piattaforme strategiche. Il Consorzio ha poi acquistato anche parte della percentuale detenuta dal Département des Alpes-Maritimes.

IL GRUPPO **3 piattaforme** Nizza, Cannes-Mandelieu, Saint Tropez • **12,4 milioni** di passeggeri nel 2016 • **2° in Europa** in materia di Business Aviation **AEROPORTO DI NIZZA** **3° in Francia** per importanza dopo Charles de Gaulle e Orly • **370 ettari** in due piste parallele • fino a **52 movimenti** all'ora per **100.000** annui • **20** passerelle • **62** porte d'imbarco • **61** compagnie di linea • **111** destinazioni dirette • **38** Paesi serviti • **57%** del traffico di origine turistica **IMPATTO SUL TERRITORIO** **5000** dipendenti • **7 miliardi** di euro la ricaduta sul settore • ogni **160** passeggeri in più un posto di lavoro creato • **5% del PIL** della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

dati **Groupe Aéroports de la Côte D'Azur**

Reportage

Attimi: il sapore del tempo passato in aeroporto

Attendere l'imbarco non è mai stato così piacevole: tra le varie proposte innovative dell'area E dell'aeroporto Leonardo da Vinci, spicca infatti il ristorante "Attimi", dello chef stellato di fama internazionale Heinz Beck. Concepito proprio sulla base del tempo di attesa, il locale offre una pausa unica. A metà tra la tradizione e l'innovazione.

intervista a **Heinz Beck**

di
Luca Iaccarino

fotografie
V. Muscella

Mercoledì 21 dicembre 2016 è una data importante nella storia dell'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci di Roma Fiumicino: quel giorno, infatti, è stata inaugurata l'area d'imbarco E del Terminal 3, quella dedicata ai grandi voli intercontinentali, alle destinazioni extra Schengen. Sei anni di lavoro, 390 milioni di investimento, 90.000 metri quadrati, 22 gate per muovere fino a 6 milioni di passeggeri diretti verso 90 mete diverse.

Proprio sotto di essa la "Italian Food Street" accoglie i viaggiatori: un vasto spazio dal disegno contemporaneo che vede affiancate numerose proposte tra ristoranti, self service, bar, wine bar, pizzeria e burger. L'offerta è capace di accontentare tutti i segmenti, ma dall'inizio del 2017 i viaggiatori gourmet hanno un solidissimo punto di riferimento: se al di sopra del tetto di vetro brillano le stelle vere, sotto splendono quelle legate al nome del cuoco tedesco Heinz Beck, che proprio qui ha aperto il proprio ristorante Attimi, in collaborazione con Chef Express (Gruppo Cremonini). Beck è uno dei più famosi chef al mondo: nato nel 1963 a Friedrichshafen in Germania, nel 1994 apre La Pergola nell'albergo Rome Cavalieri, che porterà a ottenere una, poi due e infine tre stelle Michelin nel 2005. Lo chef vara numerosi altri locali nel resto del mondo, da Heinz Beck e SENSI by Heinz Beck, entrambi a Tokyo, a Taste of Italy by Heinz Beck a Dubai. I fondamenti della sua cucina sono l'innovazione nel rispetto della tradizione, la salute e il benessere, e proprio a questi ha dedicato numerosi libri, l'ultimo dei quali è *Best of Heinz Beck* (Giunti, 2016). Nonostante l'agenda fittissima, Beck viene ad Attimi con grande frequenza ed è qui che lo incontriamo, seduti a un tavolo proprio di fronte al pass da cui si vede tutta la brigata al lavoro.

«Quando abbiamo deciso di partire con questa avventura – racconta – ho pensato "su cosa dev'essere fondato il concept?" E mi sono risposto: "sul tempo". L'aeroporto è un luogo in cui le persone sono sotto pressione e vivono in una strana condizione: sono di fretta anche se spesso, in realtà, hanno delle attese davanti a loro. Dunque mi sono interrogato: come togliere l'ansia ai viaggiatori? E così ci è venuta in mente l'idea delle clessidre: ad Attimi ci si siede e si può scegliere se mangiare in 30, 45 o 60 minuti. Sul tavolo viene messa un'ampolla con della sabbia il cui fluire scandisce il ritmo del nostro servizio. L'ansia se ne va e ci si può concentrare sul pasto».

In queste pagine: l'ingresso del ristorante Attimi e la galleria in cui è situato

Un pasto che naturalmente val la pena di esser goduto: Attimi ha sì un angolo caffetteria per chi è effettivamente di corsa, con piccole delikatessen firmate Beck, ma è soprattutto un ristorante "vero". Ai tavoli apparecchiati in modo essenziale viene servita una cucina espressa affidata a uno staff da lustri al fianco dello chef tedesco: lo chef Francesco Nunziata e il pasticcere Daniele De Santi sono con lui da dieci anni, il restaurant manager Nino Tarallo da quindici, il sommelier Alessandro Crognale da sei. «Il personale e la sua formazione sono la cosa più importante – commenta il cuoco – un hardware senza un software adeguato è inutile».

Mentre parliamo, scorriamo il menu in cui accanto a piatti evocativi, come il baccalà in tempura con gazpacho di datterino giallo e pesca, sono presenti anche i grandi sapori classici italiani: lo spaghetto tradizionale cacio e pepe, la carbonara con guanciale croccante, i tortellini in brodo. «La tradizione è perfetta così com'è, non bisogna essere creativi a tutti i costi. Ad Attimi proponiamo naturalmente piatti molto personali, ma pensiamo anche che uno straniero possa voler assaggiare la cucina italiana classica prima di ripartire: lo scopo del lavoro di tutti i cuochi dovrebbe sempre essere soddisfare il cliente a tavola e non il proprio ego».

Parlando di cucina italiana, non possiamo non chiedere a lui, tedesco, cosa l'abbia fatto innamorare di questa tradizione tanto da farlo fermare in Italia: «La bellezza di questa cucina è che non ha limiti, è sempre stata contaminata. Fin dalla notte dei tempi ogni popolo passato di qua ha arricchito il patrimonio gastronomico della penisola. In Italia non c'è una cucina, ce ne sono mille, come i campanili. Gli unici comuni denominatori sono i grandi prodotti, la leggerezza, la salubrità, i profumi. Ecco: quella italiana è sempre una cucina solare». La tradizione, dunque. Ma anche la creatività, naturalmente. «Le suggestioni mi arrivano nei momenti più inaspettati» continua Beck. «Ad esempio, ero alle terme con mia moglie, d'inverno, in una vasca all'aperto. Il fumo saliva dall'acqua. Cominciò a nevicare e i fiocchi presero a posarsi sugli alberi. Ecco, quella scena, quella sensazione di benessere mi ispirarono: arrivato a Roma

«Quando abbiamo deciso di partire con questa avventura ho pensato "su cosa dev'essere fondato il concept?" Sul tempo. In aeroporto le persone vivono in una strana condizione: sono di fretta anche se spesso hanno delle attese davanti a loro»

In queste pagine: a sinistra, lo chef Heinz Beck. A destra, l'interno del ristorante e il menu

concepii un piatto che era una ricciola in oliocottura, su un letto di ragout di broccoli, verdi come i pini, e neve, ma di baccalà. Tanta ispirazione. E naturalmente tecnica: la neve di baccalà bisogna saperla fare. – ride – Pensi che nel '98 mi venne in mente di realizzare un fiore di zucca fritto ma diverso dal solito, aperto, come se fosse un sole. Spesso i fiori di zucca ripieni sono deludenti: o troppo unti, o molli, o gommosi. Però friggerlo aperto era davvero difficile, i ragazzi dicevano "non ci riusciremo mai". Ci abbiamo provato per sei mesi: poi d'un tratto mi son svegliato, ho preso il taccuino che tengo sempre vicino

«La luce è uno degli ingredienti che mi hanno fatto innamorare dell'Italia. In Sicilia è incredibile. Anche a Roma è spettacolare, specialmente la mattina presto o il pomeriggio, quando tinge la città di rosso…»

In queste pagine: l'interno della cucina e la preparazione dei piatti

al letto e ho scritto la soluzione. Ora, a quasi vent'anni di distanza, lo realizziamo in un attimo perché sappiamo come farlo: così si sviluppa la tecnica».

Questi lampi, il rapporto tra tecnica e bellezza, tra estro e applicazione fanno venire in mente l'umanesimo di Leonardo da Vinci, cui è intitolato l'aeroporto. «Io penso che il rapporto tra talento e volontà sia questo: con la determinazione si può arrivare molto, molto lontano, ma per andare al di là di un certo limite ci vuole predisposizione. Però bisogna crescere un po' alla volta; avanzare in questo lavoro è come costruire un grattacielo: per poter erigere tanti piani bisogna avere fondamenta solide, se no crolla tutto». Mentre ci racconta questo, alcune nuvole passano davanti al sole al di là della struttura in vetro sopra le nostre teste e proiettano la propria ombra sui pavimenti dell'imbarco. «La luce – dice ancora Beck – è uno degli ingredienti che mi hanno fatto innamorare dell'Italia. In Sicilia è incredibile, c'è davvero una luminosità che non si trova da nessun'altra parte al mondo: sarà l'inclinazione dei raggi, la loro frammentazione, l'umidità… Anche a Roma la luce è spettacolare, specialmente la mattina presto o il pomeriggio, quando tinge la città di rosso…».

Intanto la sabbia sta finendo e con essa il tempo della nostra conversazione. Ai tavoli attorno, i viaggiatori si gustano i propri piatti senza l'ansia dell'orologio: lo stratagemma della clessidra funziona. I tabelloni indicano destinazioni dall'altra parte del pianeta, le nuvole transitano nel cielo, la gente parte e arriva. E Beck pensa già alla prossima destinazione: «Sa qual è il mio piatto più difficile?» chiede. Noi abbozziamo qualche goffa risposta. Poi lui sorride, sornione, e dice: «Quello che devo ancora inventare».

di Elisa Barberis

Dove la storia abbraccia la natura

~ A pochi chilometri da Roma c'è un Lazio nascosto, fatto di borghi e centri storici che offrono bellezze suggestive e ricche di sorprese.

ARRONE EST

Torre Primavera
© Maccarese S.p.A.

Sei in un Paese meraviglioso

La bella stagione è il momento ideale per concedersi quattro giorni di relax alla ricerca delle radici della nostra cultura, avvolti dai profumi e colori dei primi fiori. Il nostro viaggio comincia all'uscita Cerveteri-Ladispoli dell'A12, dove imbocchiamo la SP4 in direzione del Lago di Bracciano, che non solo costituisce una riserva d'acqua di grande importanza per la città di Roma, ma è una delle mete preferite dai romani durante il periodo primaverile ed estivo. Nelle giornate calde il lago diventa una splendida piscina a cielo aperto con piacevoli lidi attrezzati, porticcioli romantici e acque limpide e pulite dove nuotare o praticare sport d'acqua, come il windsurf o la canoa. Un tempo, sulle tranquille rive, risuonava il rombo dei motori a elica degli idrovolanti che, lasciati i loro hangar, acceleravano sulle acque prima del decollo. Dopo la chiusura dell'idroscalo militare a Vigna di Valle è nato il Museo Storico dell'Aeronautica Militare, dove ci fermiamo per la nostra prima tappa e per rivivere la storia attraverso gloriosi biplani Blériot e SPAD e grandi aerei da carico, caccia da combattimento e aerei da soccorso, come un imponente Grumman HU16. I giganti dell'aria si alternano ai velivoli dei mitici piloti che hanno scritto le prime pagine della leggenda dei cieli, in un'eccezionale esposizione che affascina grandi e bambini. Una breve pausa pranzo con vista panoramica alla Terrazza sul Lago e si riparte: dall'antica Aurelia voltiamo verso le alture rocciose dell'entroterra, dove la roccia vulcanica è l'elemento fondamentale. Dalle basse colline emergono speroni scuri di pietra e i piccoli borghi fortificati che per secoli hanno garantito alle popolazioni locali un rifugio da pirati e scorribande. Se con il trascorrere del tempo sono stati progressivamente abbandonati, oggi offrono lo scenario ideale per una passeggiata dal sapore medievale. Una ripida salita incassata nella valle ci conduce al cuore di Ceri, dove si erge il palazzo edificato dai Torlonia sulla precedente rocca della nobile

2. Ceri e Sasso
Tesori medievali

© F. Ardito

1. Vigna di Valle
Il Museo del volo

© F. Ardito

3. Cerveteri
Necropoli etrusca

© F. Ardito

4. Maccarese
Il castello di San Giorgio

© Maccarese S.p.A.

Nelle giornate calde il lago diventa una splendida piscina a cielo aperto con piacevoli lidi attrezzati, porticcioli romantici e acque limpide e pulite

Lago di Bracciano
© F. Ardito

famiglia degli Anguillara. A Sasso, invece, domina la pietra scura di trachite che riveste la piccola piazza di Santa Croce, sovrastata da una grande porta difesa da merli. Di qui, il panorama tra le case si apre, a tratti, verso la piana costiera e il mare che nelle giornate di sole sembra quasi essere a portata di mano. Il secondo giorno la strada ci porta ai piedi di Cerveteri, grande paese cresciuto attorno al centro medievale nato su uno sperone di tufo. A poca distanza dalle imponenti mura si staglia il colle della Banditaccia con la sua Necropoli: Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco insieme a Tarquinia, è la più grande area sepolcrale dell'Etruria. Gioielli e sculture, armi, vasellame, sarcofagi intagliati e lussuose camere sepolcrali testimoniano la ricchezza dei mercanti e dei nobili etruschi che riposano in questa vera e propria città dei morti, dove le strade scavate nella roccia vulcanica si intersecano in un reticolato perfetto. Per comprendere quali erano gli oggetti della vita quotidiana, dei banchetti e del commercio e i riti legati ai misteri dell'Aldilà, si può approfondire l'incontro con la civiltà degli etruschi nelle sale del Museo nazionale Cerite ospitato dal Castello Ruspoli, costruito dalla famiglia Orsini sui resti delle antiche mura castellane. Percorrendo i bastioni, concludiamo la giornata al ristorante Il Cavallino Bianco, il posto giusto per assaporare la cucina locale, con la sua pasta fatta in casa, la cacciagione e la carne chianina. Siamo a metà del nostro viaggio e ci spostiamo verso il mare: la prossima fermata è il Castello di San Giorgio, immerso nelle campagne di Maccarese. Dopo la discesa a Roma dei Normanni, chiamati da papa Niccolò II per combattere contro lo scisma di Benedetto X, gli Anguillara si dedicarono alla bonifica del territorio da ladri e malfattori e, secondo la leggenda, liberarono la popolazione da un mostro che "infestava le plaghe, seminando terrore fino al mare". Si narra che i cavalieri degli Anguillara inseguirono il drago fino alla grotta dove era solito ripararsi (l'attuale Malagrotta) e, una volta ucciso il mitico animale, vennero ricompensati con un feudo molto esteso. L'antica costruzione passò poi di mano in mano dagli Anguillara ai Mattei, fino ai Pallavicini e ai Rospigliosi, che crearono una maestosa scala elicoidale e i pregevoli ambienti dell'interno, come la Sala della Musica. Oggi è divenuto una prestigiosa sede di convegni, manifestazioni culturali e ricevimenti, ma ancora al suo interno, sale, terrazze, locali affrescati e quadri permettono di rivivere le atmosfere settecentesche. Alle sfide della vita quotidiana, al paesaggio rurale, al flagello della malaria e alla grande bonifica che avrebbe trasformato definitivamente quest'area paludosa sono invece dedicate le esposizioni, le immagini e le testimonianze raccolte nell'Ecomuseo del Litorale Romano, che trova spazio nel complesso del castello. Poco distante, costeggiando il fiume Arrone, incontriamo la Torre Primavera, che svetta con i suoi 15 metri d'altezza. Come molte altre torri di avvistamento, fu voluta da Pio IV per sventare il pericolo delle incursioni saracene che affliggevano frequentemente le popolazioni costiere: oggi, in seguito all'avanzamento della linea di costa dovuta alle piene del Tevere e dell'Arrone, si trova a poco meno di un chilometro dalla spiaggia, isolata in mezzo ai campi.

Il mare è a pochi passi e anche il nostro viaggio volge al termine, non prima di una breve tappa all'Oasi delle Vasche di Maccarese, dove si può avvistare l'incredibile varietà di avifauna acquatica della zona, e all'Oasi WWF di Macchiagrande, cuore della Riserva naturale statale Litorale Romano con la sua rigogliosa flora, tipica delle aree umide della costa tirrenica. Immersi nella macchia dell'Oasi WWF del Bosco della Foce dell'Arrone, tra orchidee selvatiche e piante rare, raganelle, cince e pettirossi, raggiungiamo infine le dune di sabbia per un ultimo tramonto che si allunga sull'acqua.

La Necropoli del colle della Banditaccia, Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco insieme a Tarquinia, è la più grande area sepolcrale dell'Etruria

Necropoli della Banditaccia, Cerveteri
© F. Ardito

Castello di San Giorgio
© Maccarese S.p.A.

ARRONE EST

Caciofiore
IL PECORINO DEL LAGO DI BRACCIANO

Itinerario
ARRONE EST

Campagnano di Roma
Eredi Ferrazza
Strada di Martignano
Tel. 06 35344971

L'azienda, che è anche agriturismo, alleva suini, ovini e bovini.
Lì prendono forma la caciotta di pecora primo sale, il cacioricotta fresco, le ricotte fresche e salate, il caciofiore. Nell'agriturismo si possono assaggiare la pasta trafilata a bronzo, di grano duro coltivato in azienda, e altri prodotti di provenienza aziendale (salumi, carni, ortaggi, miele).

Trevignano Romano
Acquaranda
Via dello Sboccatore
Tel. 06 9985301-338 2861147

Azienda, a conduzione familiare, alleva ovini da cui ottiene ottimi formaggi e gestisce un gradevole agriturismo. Notevole la diversità nell'offerta dei formaggi: caciotte aromatizzate (al pepe in grani, peperoncino, rosmarino, mosto), pecorini affinati in vinacce o fieno, pecorino primo sale.

Tra i rari formaggi al mondo preparati con caglio vegetale, il caciofiore è un pecorino a latte crudo di origine antichissima: ne parla infatti il trattato *De re rustica* scritto da Columella nel 50 d.C. Il caglio è ricavato dalla macerazione in acqua per 24 ore dei fiori essiccati di carciofo o di cardo selvatico, raccolti durante il periodo estivo, quando hanno una colorazione viola intenso. Il caciofiore pesa circa 400 grammi, ha una caratteristica forma a mattonella e stagiona da un minimo di 30 a un massimo di 80 giorni. La crosta grinzosa e giallognola racchiude una pasta morbida e compatta dal cuore cremoso. Il profumo è profondo e ricco, con sentori di carciofo e verdure di campo; il sapore è intenso, avvolgente, non salato, lievemente amaro.
Il percorso alla scoperta di questo formaggio si sviluppa intorno al lago di Bracciano: si parte da Trevignano Romano, dove, dal latte di pecore allevate allo stato brado, si ricavano anche ricotte e formaggi stagionati in grotta, sotto cenere o vinacce, nonché il pressato a mano di Columella, formaggio a pasta cotta pressata, filata e affumicata con legno di melo, anch'esso citato, come il caciofiore, nel *De re rustica*. La ricca offerta casearia del posto include, oltre al caciofiore, anche caciotte variamente aromatizzate (al pepe in grani, al peperoncino, al rosmarino, con il mosto), pecorini affinati in vinacce o fieno, formaggi vaccini.
Il percorso si conclude a Campagnano di Roma, un vero e proprio scrigno di tante specialità gastronomiche locali: alla produzione di caciofiore a due passi dal piccolo lago di Martignano, si aggiunge infatti quella di miele, salumi, carni, ortaggi, pasta ottenuta da grani coltivati in loco.

Il fiore del carciofo
© T. Graham

Lago di Bracciano
© F. Ardito

Museo Storico
dell'Aeronautica Militare
© **F. Ardito**

Castello di San Giorgio
© **Maccarese S.p.A.**

ARRONE EST

SORVOLANDO I DINTORNI DI **FIUMICINO**

Tra Ladispoli e Fregene rocche e palazzi, borghi medievali, necropoli, castelli e leggende popolano i dintorni di Fiumicino. Ed è forse per osservare meglio le strade in cui correvano i briganti a Ceri e Sasso, le mura di Cerveteri e i grandi tumuli delle tombe etrusche e le torri del castello di San Giorgio che il volo e gli aerei sono da tempo parte integrante di quest'area. Gli aerei sono protagonisti non solo del vicino aeroporto, ma anche del Museo dedicato al volo a Vigna di Valle, che celebra la storia dell'aeronautica.
A incorniciare questi tesori contribuiscono le diverse Oasi del WWF.

Focus
a cura di **Touring Club Italiano**

Itinerario
ARRONE EST

1. Vigna di Valle. Il Museo del volo
MUSEO DEL VOLO
Museo Storico dell'Aeronautica Militare
Tel. 06 99887509
www.aeronautica.difesa.it/museoVdV/Pagine/IlMuseo.aspx

Il museo di Vigna di Valle è ospitato dalle strutture del vecchio idroscalo che si trova sulla sponda sud del lago di Bracciano. Qui nacque nel 1904 un cantiere sperimentale dedicato all'aeronautica e da questo sito decollò nel 1908 il primo dirigibile militare del nostro Paese. Il museo è uno dei più importanti ed estesi al mondo.

2. Ceri e Sasso. Tesori medievali
CERI
www.comune.cerveteri.rm.it/turismo-e-cultura/territorio/antichi-borghi/ceri

La tradizione vuole che qui si fossero rifugiati, già dall'epoca medievale, gli abitanti della vicina Caere (cioè la moderna Cerveteri) in cerca di un rifugio sicuro in un'epoca di grande instabilità sociale e politica.

SASSO
www.comune.cerveteri.rm.it/turismo-e-cultura/territorio/antichi-borghi/castel-del-sasso

Il borgo è nato attorno a una rocca duecentesca, ed è composto da un gruppetto di case raccolte intorno alla piccola piazza di Santa Croce, che si raggiunge oltrepassando una porta difesa da merli.

3. Cerveteri. Necropoli etrusca
NECROPOLI DELLA BANDITACCIA
Via della Necropoli 43/45
Tel. 06 9940651
www.tarquinia-cerveteri.it/museo-e-necropoli-di-cerveteri/necropoli

La necropoli della Banditaccia, dichiarata nel 2004 Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco, è la più grande area cimiteriale dell'Etruria, e si estende per più di due chilometri a poca distanza dall'altura su cui sorge la cittadina di Cerveteri. Le tombe di questa vera e propria città dei morti, che si sviluppa su una serie di strade che s'intersecano ad angolo retto tra loro, sono state in parte scavate nella roccia vulcanica e, per la loro porzione superiore, ricoperte da tumuli monumentali di grandiose dimensioni.

MUSEO ARCHEOLOGICO CERITE
Castello Ruspoli
Tel. 06 88522517
www.tarquinia-cerveteri.it

Il museo raccoglie una parte dei reperti scoperti nell'area urbana e nelle numerose necropoli attorno all'abitato.

4. Maccarese. Il Castello di San Giorgio
IL CASTELLO DI SAN GIORGIO
Viale Maria 3, Maccarese
Tel. 06 6672336
www.ilcastellodisangiorgio.it

Il castello di San Giorgio di Maccarese sorge al centro di un'area che è stata profondamente modificata da una delle più importanti bonifiche delle pianure laziali, iniziata nell'Ottocento e portata a termine negli anni Venti del secolo scorso.
L'antica costruzione del castello è al centro di un villaggio rurale non lontano dalle poche tracce dell'antica colonia di Fregenae, e sorse probabilmente nel tredicesimo secolo, all'interno di estesi possedimenti normanni.

ECOMUSEO DEL LITORALE ROMANO
Castello di San Giorgio
Tel. 06 56050609
www.ecomuseocrt.it

Nel museo si trova un'interessante collezione di immagini fotografiche, documenti e attrezzi provenienti per la maggior parte da famiglie locali, che illustrano la storia della bonifica del litorale e lo stile di vita degli ultimi due secoli di questo ambiente particolare, in passato funestato dalla malaria.

di Enrico Remmert

Scrittori tra le nuvole

~ Il volo è protagonista indiscusso di moltissimi libri, romanzi, diari di viaggio. Agorà fa un giro di ricognizione sui più importanti, i più conosciuti o semplicemente quelli che meglio hanno raccontato l'affascinante mondo del volo.

Muoversi con le parole

Dal mito di Icaro in poi, l'uomo ha sempre fantasticato intorno all'idea di volare e di poter varcare i confini della terra attraverso una diversa prospettiva. Eppure dai primi progetti "scientifici" di macchine volanti – quelli di Leonardo da Vinci – al primo volo umano passarono dei secoli: è il 15 giugno 1783 quando i fratelli Montgolfier, nella cittadina di Annonay, fanno alzare il primo pallone ad aria calda. Passano più di cento anni e altri due fratelli – i Wright – riescono a far volare il primo aeroplano a motore della storia: siamo a Kitty Hawk, North Carolina, ed è il 17 dicembre 1903. La distanza percorsa oggi non sembra formidabile, 36 metri, ma da quella data in poi prende forma l'aviazione per come la conosciamo, con tutta l'epica dei primi piloti – un po' eroi, un po' principi azzurri – idolatrati dalle folle come oggi lo sono soltanto certi attori o campioni sportivi. Ed è proprio a partire da questa epica che il tema del volo comincia ad affacciarsi nella narrativa, soprattutto in romanzi di avventura, fumetti e nell'interminabile serie di biografie di eroi dell'aria (in particolare gli "assi" dell'aviazione della prima e della seconda guerra mondiale). Il numero di aviatori-scrittori si fa presto notevole: vengono subito in mente le gesta di Charles Lindbergh e della sua prima trasvolata in solitario dell'oceano Atlantico nel 1927 (da lui stesso raccontata in *The Spirit of St. Louis*), così come viene subito in mente Gabriele D'Annunzio, protagonista del volo su Vienna a bordo di un biposto della squadriglia "Serenissima", e autore di una gran quantità di scritti sul volare, tra cui spicca il romanzo *Forse che sì forse che no*, dove il protagonista – il pioniere dell'aeronautica Paolo Tarsis – riscopre nel volo il senso della vita e della libertà, e conquista così la pace interiore lungamente cercata. Pilota d'aereo è Antoine de Saint-Exupéry, autore del *Piccolo Principe* e di molti libri dedicati al volo, tra cui *Aviatore* e *Volo di notte*. Pilota d'aereo è anche Richard Bach, autore de *Il gabbiano Jonathan Livingston* e di un'altra infinità di romanzi dedicati al volo, tra cui vanno segnalati almeno *Biplano* e *Illusioni*. Pilota d'aereo è Joseph Heller, autore del celebre *Comma 22*, in

In queste pagine:
il fascino degli aerei
e del volo
© Alija
© jpgfactory

cui trasforma la sua esperienza nell'aeronautica militare degli Stati Uniti, nel secondo conflitto mondiale, in un folgorante romanzo antimilitarista. Pilota d'aereo è anche il premio Nobel William Faulkner, a tal punto amante dell'aria da fondare con il fratello una piccola compagnia di volo acrobatico, la "W. Faulkner Famous Author Air Circus" (una traccia della sua esperienza come pilota dell'aeronautica militare è nel romanzo *Pilone*). A proposito: Roberto Bolaño non fu pilota, ma le acrobazie di un aereo monoposto – con il quale un uomo traccia poesie nei cieli – sono al centro del suo bellissimo romanzo *Stella distante*. Durante tutto il ventesimo secolo il tema del volo si fa strada nelle librerie: oltre a una sterminata quantità di volumi dedicati a sparizioni misteriose (basti pensare al Triangolo delle Bermude) e superstiti (i sopravvissuti delle Ande diedero vita a una decina di titoli…), si parla di dirottamenti (per esempio in *Survivor* di Chuck Palahniuk, dove il protagonista narra la sua storia in prima persona alla scatola nera del Boeing 747 che ha dirottato), si parla del personale di bordo (nel magico *L'isola a mezzogiorno*, racconto di Julio Cortázar incentrato sulla storia di uno steward che tutti i giorni, a bordo dell'aereo su cui lavora, vede un'isola a forma di tartaruga, finché ossessionato decide di andarci a vivere), si parla di *frequent flyer* (come in *Tra le nuvole* di Walter Kirn, diventato film con protagonista George Clooney), si parla di sale d'attesa (come in *Pesci d'aeroporto* di Angelika Overath, un raffinato incrocio di vite, pause e incontri inaspettati).

I grandi autori di gialli e thriller non sono certo rimasti a guardare e praticamente tutti i grandi maestri hanno sfornato almeno un titolo di ambientazione aeronautica: si va da *Delitto in cielo* di Agatha Christie a *Punto critico* di Michael Crichton, da *Notte sull'acqua* di Ken Follett ai racconti di Richard Matheson (*Incubo a seimila metri*) e Stephen King (*Quattro dopo mezzanotte*, che apre *I langolieri*). E in Italia? A parte il già citato D'Annunzio, viene in mente Giovanni Pascoli e la sua ode dedicata allo sfortunato Jorge Chávez, ambizioso aviatore peruviano che, dopo aver sorvolato il valico del Sempione, ebbe un rovinoso incidente nella fase di atterraggio con il suo monoplano Bléirot. Ci sono poi due libri celebri di Daniele Del Giudice (*Atlante occidentale* e *Staccando l'ombra da terra*); c'è l'aeroporto dove Ivo Brendani, indimenticabile protagonista de *La vita in tempo di pace* di Francesco Pecoraro, snocciola i ricordi del suo passato e tira le somme; c'è la Malpensa descritta da Giuseppe Genna in *Nel nome di Ishmael*, e la stessa Malpensa descritta, con parole molto diverse, in *Coordinate d'oriente* da Alessandro Perissinotto (che in un altro suo romanzo – *Per vendetta* – descrive con dovizia di particolari l'Aeroparque, l'aeroporto per voli interni di Buenos Aires). Tra le novità più recenti vale invece la pena di segnalare una freschissima uscita in casa Einaudi – *Prima di cadere* di Noah Hawley – che ha per protagonista la misteriosa sparizione di un jet privato al largo di New York e la catena di misteri che ne deriva. Ma, se dovessimo indicare un solo titolo, che cosa suggeriremmo? Be', allora occorre tornare a quella formidabile epica dell'aviazione di cui si parlava all'inizio di questo articolo. Perché non abbiamo dubbi: il nostro personaggio preferito è Snoopy, quando in cima alla sua cuccia (idealizzata in un biplano Sopwith Camel), immagina interminabili duelli aerei contro il Barone Rosso. E così torna in mente il Joseph Heller di *Comma 22*: «Chi è pazzo può chiedere di essere esentato dalle missioni di volo, ma chi chiede di essere esentato dalle missioni di volo non è pazzo!».

Pilota d'aereo è Antoine de Saint-Exupéry, autore del *Piccolo Principe* e di molti libri dedicati al volo, tra cui *Aviatore* e *Volo di notte*. Pilota d'aereo è anche Richard Bach, autore de *Il gabbiano Jonathan Livingston*

I NOSTRI CONSIGLI

Pilone
di William Faulkner
(Adelphi)

Volo di notte
di Antoine de Saint-Exupéry
(Mondadori)

Comma 22
di Joseph Heller
(Bompiani)

Pesci d'aeroporto
di Angelika Overath
(Keller)

Prima di cadere
di Noah Hawley
(Einaudi)

«Leonardo da Vinci Airport: did a miracle happen? Perhaps it did, but only in a 'secular' sense: because it is the result of investment, passion, dedication, and team work, as well as courage»

Giovanni Castellucci

Editorial

Nº 16 june 2017

The "Atlantia" cure: the turnaround of Leonardo da Vinci Airport

Is it possible to escape from the feeling of resignation that seems to envelop our country and, above all, from the civil and ethical decline of Rome? The 'successful' case of ADR (Aeroporti di Roma) shows that "it could work"... just like in the fabulous scene in the movie *Young Frankenstein*!

According to surveys by the Airport Council International, the body that certifies the quality perceived by airport passengers around the world, Leonardo da Vinci is the most appreciated airport in Europe today. And its leading role is strengthening quarter after quarter. Yet in 2013, this same airport was at the tail end of those very rankings. And it was considered by

many to be Rome's worst business card. Did a miracle happen? Perhaps it did, but only in a 'secular' sense: because it is the result of investment, passion, dedication, and team work, as well as courage (to go against common sense). And today it offers us a series of 'lessons' that I'll try to summarize.
All employees can be involved in the quality of service and in the dignity of work, thereby motivating them and making them feel that they are the 'protagonists' of the changes made in their workplace. Jobs can be created thanks to the internalization and upgrading of activities that would be considered humiliating at any company. And in return, the employees are asked for their efficiency, commitment, and passion. You can provide a well-liked service, even with structures that are (in some cases) 'over-fifty'. And you can also build important new structures – such as the new Area E, envied by many around the world – thus recovering some of the time lost and without consuming territory.

You can give and ask for cleanliness, tidiness, and respect for the rules. Even in a place where, until a few years ago, exactly the opposite behavior seemed to be more 'remunerative'.
You can change 80% of a company's top management by strengthening the cohesion, including vertically, of the team. At the same time, you can revitalize a middle management that has become used to fatalism. And important responsibilities can also be given to the middle managers that no one believes in (terminal managers), thus turning them into the linchpins of the 'professional redemption'.
You can make the airport grow by making it more efficient, more attractive, and more connected with the world, without having to a undergo low-cost 'conditioning'.You can do all this in a city that has seen anything and everything – and which by now has become used to expecting that those that truly believe in it will get tired, sooner or later.

by Giovanni Castellucci

interview with Vito Riggio
by Maria Chiara Voci

ENAC: investments in air traffic development take off

In Italy, the number of flights is increasing: this is a positive fact for the country and which has meant that operational tools have had to be adopted to manage this increase. To keep up with the steps to be taken, relations with airport management companies, and the protection of passengers, there is the National Civil Aviation Authority (ENAC). Agorà interviewed its president, Vito Riggio.

In 2016, Italian airports reported handling over 164 million passengers: 4.6% more than in 2015 (the Expo in Milan) and an amazing 20 million more than in 2013. 'Let's fly' with our imagination to 2030. By then, Italian airports will be handling 250 million travelers, and half of them have been estimated at Fiumicino alone. Air traffic is on the rise; despite the economic crisis, the number of travelers is growing. The cargo sector is also growing.

This is an overall trend that will require interventions costing €4.2 billion by 2021 to provide adequate infrastructures. Not to mention the investments that, from Bologna to Venice, from Milan to Rome, concern the roads and railways needed to facilitate access to the hubs. This is an open challenge that concerns the nation's entire system.
This data comes from the ENAC (National Civil Aviation Authority), the authority responsible for technical regulation, certification, supervision, and control in the sector of civil aviation in Italy. We spoke with its president, Vito Riggio.

Forecasts say that domestic and international air traffic is growing steadily. What calculation is this increase based on?

Estimates are calculated by applying an average growth rate of about 3%, largely related to the global economy trends at the continental level rather than the national economy, characterized by lower levels of growth. Then in addition to this, the increase in the international component of traffic is now almost 80% of the total, compared to 65-35% in recent years. Last but not least, the use of aircraft with more seats available on board and a higher coefficient of loading have had a significant impact on the number of passengers, thus contributing to the increase.

What operational tools are used to manage development?

The turning point for managing development was the National Plan for Airports, a planning tool that was lacking in Italy and which represents a rationalization of the national airport system. The document – on which the Strategic Environmental Assessment procedure at the Ministry of the Environment is in progress – identifies, for each area of reference, the airports of national interest and those of particular strategic importance. Moreover, almost all of the Italian airports have their own Master Plan, approved and defined by the ENAC and in line with the sector's growth estimates. The Master Plans identify, in an average period, the characteristics of the interventions necessary in order to meet the needs arising from the growth in the traffic demand in terms of capacity and operating levels.

To govern development, the ENAC has also entered into a number of Program Contracts with airport management companies that define the applied tariffs, investments, and goals to be achieved. How have these been working?

The Program Contracts allowed restarting investments in airports, and made sure that the works were completed and entered into operation. In all, more than four billion euros will be invested in the next five years, of which approximately three billion will be concentrated on airports with a program contract derogation. The latter are characterized by precise and defined mechanisms of implementation and control of their performance, also thanks to the univocity of the person who manages the whole process, from examining the initial proposal to its stipulation, and to the final recognition of the fees and tariffs.

What are the most urgent and necessary strategic investments?

The most significant interventions in the medium and long term are first of all those that will affect Italy's main airport, Rome Fiumicino, with the creation of a new runway and a new terminal area. Still thinking about strategic airports, another priority is the construction of a new runway in Florence and then in Catania.

Fuimicino's boarding area E, designed to handle up to six million more passengers alone, already opened in January. We are at the end of a long journey. What role did the ENAC play in the achievement of this goal?

The ENAC essentially carried out a task of supporting and controlling compliance with the times stipulated in the program contract, and significantly affected the design choices – orienting them towards maximum efficiency of the works carried out – both from the point of view of the technological solutions adopted and the level of service provided to the users. The Authority was supportive of the airport management by exercising its role of vigilance and guaranteeing the proper realization of the work.

Can an efficient regulation be a model for control and stimulation in the private sector?

Without a doubt. Because it gives certainty about the times of investment returns with an adequate recognition of the invested capital. At the same time, it ensures that the country has the works needed to meet the demand for air travel to and from Italy.

What is the ENAC doing with regard to the protection of passengers and what rights do those who are traveling have?

The ENAC applies and ensures compliance with Italian legislation at European airports. In addition to protecting the rights of all passengers, including those with disabilities, through the application of the relevant EU regulations, the ENAC also approves and controls the implementation of the Airport Services Charter, which concerns the level of quality of the services provided to the users.

Through efficient regulation, the country has the works needed to meet the demand for air travel to and from Italy

Protecting the environment and development needs of the sector: how can these two needs be combined?

The works carried out are subject to a verification of their environmental compatibility by the competent bodies. The Environmental Impact Assessment procedure is carried out on all airport development plans and the implementation of the environmental guidelines and instructions is carried out. In addition, the Program Contracts include a series of reward systems aimed at achieving certain targets associated with improving airport environmental performance.

Italy compared to foreign countries: what card can it play to win the challenge of competitiveness compared to other competing hubs?

Fiumicino has recently qualified as the airport most appreciated by travelers in the EU for its quality of services.The nodal goal for our airport system is to provide our airports with adequate infrastructure capacity levels for both the flight infrastructures and the terminal areas, so that we can accommodate any traffic demand that might not be met by other European airports. Obviously, however, the system also needs an airline that can offer and guarantee the associated connectivity levels required by the market.

interview with Franco Gabrielli
by Mariachiara Giacosa

Leonardo da Vinci Airport as a model of integrated security

Specific teams and programs, technologies, and European regulations: to ensure passenger and national safety, there is a need for tools that are always up to date, a great preparation, and the construction of an "integrated security system". We have spoken about this with the Chief of Italian State Police, Franco Gabrielli.

Prefect Gabrielli, let's start with a general question: are Italian airports safe? What is their level of security compared to the major European and international airports?

The level of security at Italian airports is certainly high and this is the result of a scrupulous application of the EU rules of the EC Regulation 300/2008, with which the European Union has translated the provisions for aviation security of the International Civil Aviation Organization. Of course, everything can always be improved through constant and specific training of the staff employed, as well as through the use of increasingly sophisticated technologies. This excellent level in Italy has been achieved by implementing a complex system, the Airport Security Device, which involves not only the Border Police but also other police forces. In addition to specialized human resources, the contribution provided by passive, infrastructural, and technological security measures, including the electronic access control system, is important for allowing entry to and exit from areas reserved for authorized personnel only, in order to avoid the unauthorized introduction of unauthorized persons and unauthorized items. However, I would speak of an "integrated system", in which, in addition to the State Police, the airport management companies (through private security firms) and carriers (through their security plans) also participate. The current scenario has also imposed the implementation of counter-terrorism prevention and counter-terrorism activities. Therefore Italy has provided an anti-terrorist security plan for civil aviation, called the "Leonardo da Vinci Plan", developed by the State Police Department and approved by the Minister of the Interior, the latest update of which dates back to the Paris assaults in 2015, but which is constantly being adapted to the new threats, including technological ones, with the expectation of constant drills in order to test the security devices.

Following the events of 9/11, the standardization work carried out by the European institutions has become more and more intense

When you visited Fiumicino last February, what was your impression of the airport? And its security standards?

Considering that the Leonardo da Vinci in Fiumicino is the leading airport in Italy in terms of size, importance, and number of passengers, destined to increase, and which in 2016 registered 40 million people in transit, we couldn't help but ascertain its efficiency, even with regard to our specific point of view. The security level is also guaranteed by the police force, along with the help of the Special Security Guards employed by the Airport Manager and the use of state-of-the-art infrastructures and technologies. Just think, merely as an example, that in the entire airport complex there are 2,100 cameras monitored by the operations room of the Fiumicino Border Police, active 24 hours a day, which is also the coordinating point of the prevention and intervention services provided by the security section of the Border Police. Lastly, I found it pleasing, because even the eye wants its share!

What commitment are the police and law enforcement enacting each day in their role of control at airports and in particular, at the Leonardo da Vinci airport?

The State Police is present at the Leonardo da Vinci airport with 800 operators, 280 of whom are employed in security activities, including the specialists of the bomb squad, the Explosive Detection Dog teams, and selected sharpshooters, operational 24 hours a day, alternating with the specialists of the Carabinieri and the Italian finance police. Another extremely important factor is 'UOPI', Emergency Response Border Units, set up in April 2015 and specializing in counter-terrorism activities, which ensure rapidity and specificity of action in emergencies, such as an attack or management of serious events, such as hostage-taking. UOPI is made up of highly specialized operators, selected by specific commissions according to specific criteria and subsequently instructed at targeted training courses. Their preparation concerns the optimal use of highly-performing devices and equipment and the acquisition of the most advanced techniques for operating in a more secure environment, in particular in critical contexts. In addition, in areas open to the public, preventive services have been increased through joint patrols formed by personnel of the Italian State Police and military personnel, integrated with the airport security device.

In order to improve and support the Border Offices, both with regard to infrastructures and management of human and instrumental resources, a continuous monitoring activity has been carried out by border police staff with the qualification of "Schengen evaluator", which plans periodic inspections at the Border Police Offices to verify the correct ap-

plication of the Schengen *acquis* (regulations) and identify any critical or problematic issues that require intervention.

Are there international standards that airports need to adapt to in order to be considered safe? And how have these changed over the years?

Following the tragic events of 9/11, the standardization work carried out by the European institutions has become more and more intense, dictating common standards for civil aviation security. In addition, an information and communication system is active between all countries around the world concerning new security threats and the best practices to counteract them. This profitable exchange of information is also particularly useful for initiating an internal reflection on the completion of our security checks, as recently happened for the measures taken by the U.S. Transportation Security Administration (TSA), which called for the transport of electronic devices larger than a cell phone or smartphone only inside checked luggage and not carried on board by passengers traveling on flights from Third World countries to the United States. In this case, Italy has decided not to take similar measures, notwithstanding the need to ensure constant monitoring for the occurrence of specific threats. With regard to the phenomenon of foreign fighters in Europe, border control has been intensified in recent years. Our 'tight nets' have led the Italian Border Police (Maritime and Air Force) to carry out over 10,000 refusals of entry, seize nearly 4,000 documents and 226 visas, arrest 2,312 people, and operate 449 active extraditions. At the Leonardo da Vinci Airport alone, there were 2,883 refusals of entry, 674 documents seized as counterfeit, 85 visas seized as fake or counterfeit, 192 people arrested for fake document-related offenses, 658 reported but at liberty, and 429 active extraditions.

In the last few weeks, there has been much talk of new standards for entry into the United States, even for European citizens. How can international security requirements and entry control be reconciled with the habits of global travellers and their right to mobility and privacy?

At present, European agencies assessing the danger of aircraft threats have not given any specific provisions, believing that the security measures adopted by the United States would not be applicable in the European context, seeing as the controls currently in use are sufficient. In Europe, however, there is an obligation to remove hand-held electronic devices, which are subject to a separate control. As for the possible conflict between security needs and privacy, the comparison is still open and dictated by the different sensitivity with which the countries around the world deal with the problem. Nevertheless, there is no doubt that the right to mobility must always be guaranteed in accordance with the rules.

What advice would you give to young people who want to undertake a career in the police force?

I would encourage them to do so. The police officer's mission is to serve the community, it is not an easy profession and is undoubtedly full of sacrifices but, likewise, it is full of satisfactions. I would also advise them to study seriously and look after their physical fitness in order to be ready to participate in the forthcoming competitions that we are going to hold for hiring new recruits. The State Police has initiated a process of modernization calling for greater qualification and professionalization of the operators, a simplification of selection procedures, also through an increased use of IT tools, and a further significant increase in Judicial and Public Security Officers, in order to respond more and more effectively to the citizens' demand for security.

interview with Esterino Montino
by Cecilia Toso

Fiumicino: much more than an airport

A very large municipality, which has a great deal to offer citizens and tourists. That's what Fiumicino is: a place immersed in history near the coast, which for some years now has been undergoing a true cultural revival and an improvement in its quality of life. We have spoken about it with the mayor, Esterino Montino.

The City of Fiumicino has just celebrated its 25 years of history. You have governed the city for nearly five years and introduced many new things during your term as mayor. What is your analysis of this experience?

The evaluation of these first four years is positive. Of course, there is still a lot to do but I think our territory is on the right track. Fiumicino is a vast municipality of about 80 square miles, with a population that has recently exceeded 80.000 inhabitants and has 14 very different areas. We wanted to unite the different places by making sure that, even in their diversity, they would all feel their unique entity. From the infrastructural point of view, around 11 of the 14 miles of bike paths were constructed running north – south along the coast.

So we are getting closer to fulfilling our dream of making Fiumicino the most cycle-friendly town in the region of Lazio. We have built the new 'June 2' bridge, which is now wider, more modern, and more easily transitable. We have extended door-to-door differentiated waste collection throughout the territory, and today we can say with satisfaction that the quality of the collected materials is increasingly improving and producing revenue, as in the case of plastic. Sewerage has been developed and new lighting has been provided in some areas that lacked it, roads have been re-surfaced and there is better greenery maintenance, while works are being carried out for the construction or extension of school facilities. From the cultural point of view, I am very proud to say that there has been a re-awakening also thanks to the programming for *Fiumicino Summer* and *Fiumicino Winter*. We have organized many high-level events, such as concerts or theatrical performances, thereby establishing a new and important relationship with the tourist office, associations, and many local groups.
This year we have acquired a huge space, an old Enel power station in disuse, which will be turned into the auditorium of our city. Fiumicino has a great heritage that should be promoted and we have been working on this, together with the Department for Cultural Heritage. One example is the archaeological sites of the Ports of Claudio and Trajan or the Necropolis of Porto. As promised, we have reduced expenses, I gave up my Mayor's salary and so did my councilors and the Council's President took only 30% of what was due to him, and used these funds for work projects. We have installed 78 cameras to control the territory for road safety and security; we have focused a lot on communication, with accurate information for the citizens, through constant use of social media, TV, a municipal website, and now there's also a newsletter. In addition to this, I remember that for four years I would see citizens every Monday in Fiumicino and the second Monday of the month in Palidoro.

The territory and the airport have evolved together, in a complex and unprecedented relationship. What does the airport mean for the city of Fiumicino today?

It is undoubtedly an opportunity for economic and tourist development, as well as a symbol of our territory. Thousands of citizens in our municipality work at the Leonardo da Vinci airport, through which millions of passengers pass. Our goal is to be able to bring at least some of the many tourists who land in Fiumicino to visit the splendors we can offer, its unique sites of cultural and environmental interest, to stay in our numerous hotels, and to eat in our renowned restaurants. The airport can and must be a driving force of the local economy, a job opportunity for our fellow citizens, and a source of pride for all foreigners and Italians who land there. That is why the environmental impact has to be improved, for the health of its citizens. You have proposed building the Rome stadium at Fiumicino, you have reinvigorated the city's programming of cultural and summer events, and often spoken of a port-airport connection.

Can Fiumicino really become a tourist destination in its own right, besides Rome? How can you involve the passengers that are passing through the airport?

The City of Fiumicino absolutely holds all the cards to be a tourist destination suitable for people of all ages and types. It has the sea, the countryside, good food and good wine, typical local products, and art. In the summer, tourists can enjoy all the fun and activities of the seaside resorts. Located along our coastline are Fiumicino, Focene, Fregene, Maccarese, and Passoscuro where there are well-equipped beaches, you can enjoy the typical seasonal sports, you can enjoy a delicious fish dish, and go out with your family or friends to one of the countless events that are organized. Passengers with less time available can take a brief walk and visit the archaeological sites for a few hours, or, if they have a little more time, go as far as the WWF Oasis of Macchiagrande.

Tourists can enjoy all the fun and activities of the seaside resorts: located along our coastline are Fiumicino, Focene, Fregene, Maccarese, and Passoscuro

***Surfing the territory*, a virtuous experience of public-private partnership (Benetton Foundation, Aeroporti di Roma, City of Fiumicino, Department of Cultural Heritage, Ministry for Culture, schools, and associations) arose from ties to the territory...**

We have been excited about this project right from the start. *Surfing the territory* is a great, great opportunity to let everyone know about the ports of Claudio and Trajan, this immense patrimony that we are fortunate to have here in Fiumicino. We have managed, through a mix of guided tours and children's workshops, to bring families here who have the opportunity, thanks to the experts, to dive into the past, to the time of ancient Rome. I think that the success it has had is also due to the synergy that there has been among everyone involved: everyone believed in this project and contributed, each according to their own competences, to its success.

What are the priorities for Fiumicino in the next few years?

Our priorities are certainly the improvement of the lives of citizens and the city itself. I am referring to projects that can help people in this area to live better, both socially and infrastructurally. Other priorities include some local infrastructures, public meeting places such as squares and parks, and works that can turn this vast and varied territory into a polycentric city, in which so many geographical diversities are a treasure and a great added value. I hope that a large infrastructure such as the airport will increasingly open up and meet the needs and potential of the local area, to integrate it more into a vision of sustainable development.

***Surfing the territory* is a great, great opportunity to let everyone know about the ports of Claudio and Trajan, this immense patrimony that we are fortunate to have here in Fiumicino**

by Ugo de Carolis

Enthusiasm and teamwork for a great airport

The top rankings of the Leonardo da Vinci Airport are the result of a great choral effort and the renewed pride of those who work at the Rome Airport.

Leonardo da Vinci Airport has been confirmed, again in the first quarter of 2017, as the most popular hub with passengers in the European Union. This result has been obtained in just four years, with the Roman airport progressively going from the last to the first place in the official ranking of the Airport Council International, ahead of references in the airport sector such as London, Munich, Amsterdam, and Zurich.

This primacy is the result of a great choral effort. Our parent company (Atlantia) has always stimulated and helped us to put the quality of our passenger services at the top of our goals. We have focused on our investments in this direction and we have been able to involve all of our staff, from management to colleagues working in the business, in a great project of redemption and pride. Those working at Aeroporti di Roma (ADR) are proud of the airport and they are aware that the perception passengers will have of Leonardo da Vinci depends on their role. The best results in the rankings come from areas considered fundamental to the passenger, such as waiting times, courtesy, comfort and cleanliness, security and passport controls, as well as the opening, at the end of 2016, of the international boarding area E, for non-EU flights. However, we must and can do more in other areas, such as luggage return delivery, where for years Fiumicino had a service that did not meet international standards. Today, thanks to the structural reform of the handling system, the service has become very efficient, and more often than not, it is the luggage waiting for passengers on the baggage carousel, and not the other way around. However, in the surveys, the perception of this improvement is still not sufficiently noticed. This teaches us that cultural heritage is slow to die, so we must insist, by investing even more in the quality and communication of the innovations we are bringing.

We have years of intense and exciting work ahead of us: in the new 2017-2021 adjustment cycle, significant investments are planned for a total of over 1.7 billion euros. Our challenge is to continue to efficiently manage the evolution of air traffic and the strong 'demand for Rome', which comes from international tourism, by keeping airport charges competitive and building new infrastructures according to the most advanced rates of sustainability. The main work in programming is the new boarding area A, with the passage of Terminal 1 for passengers for destinations in the EU. There will also be a complete restyling of the current mezzanine floor of Terminal 1, which houses the restaurants and shops for outgoing passengers, for a total of 35,000 square meters and a 4 million passenger capacity. Further restructuring of Terminal 3 (which in 2016 has already seen the construction of the new façade and the immigration area) will be underway, the design of which is currently in progress. In addition to the Terminals, various airside infrastructures (runways, aprons, and taxiways) will also be improved.

The investment program foresees, once the authorization stages have been cleared, the creation of a new runway, which will confirm Fiumicino's competitiveness in attracting ever-increasing international traffic. The work will also allow reducing the noise in the airport's neighbouring areas by over 80%, by placing the majority of the flight operations at the interior of the airport. The project also plans to open to the community the great archaeological area of the Ports of Claudio and Traiano, which could be greatly enhanced. We will build paths with greenery to integrate scattered cultural poles such as the Traiano Park and the Nautical Museum, where a MiBACT (Ministry for Culture) - ADR enhancement project is being implemented. The result will be the Fiumicino archaeological park which could be greatly improved.

Today, there are over a billion travellers worldwide. This figure is so important that this mass of people has been defined as "the sixth continent".

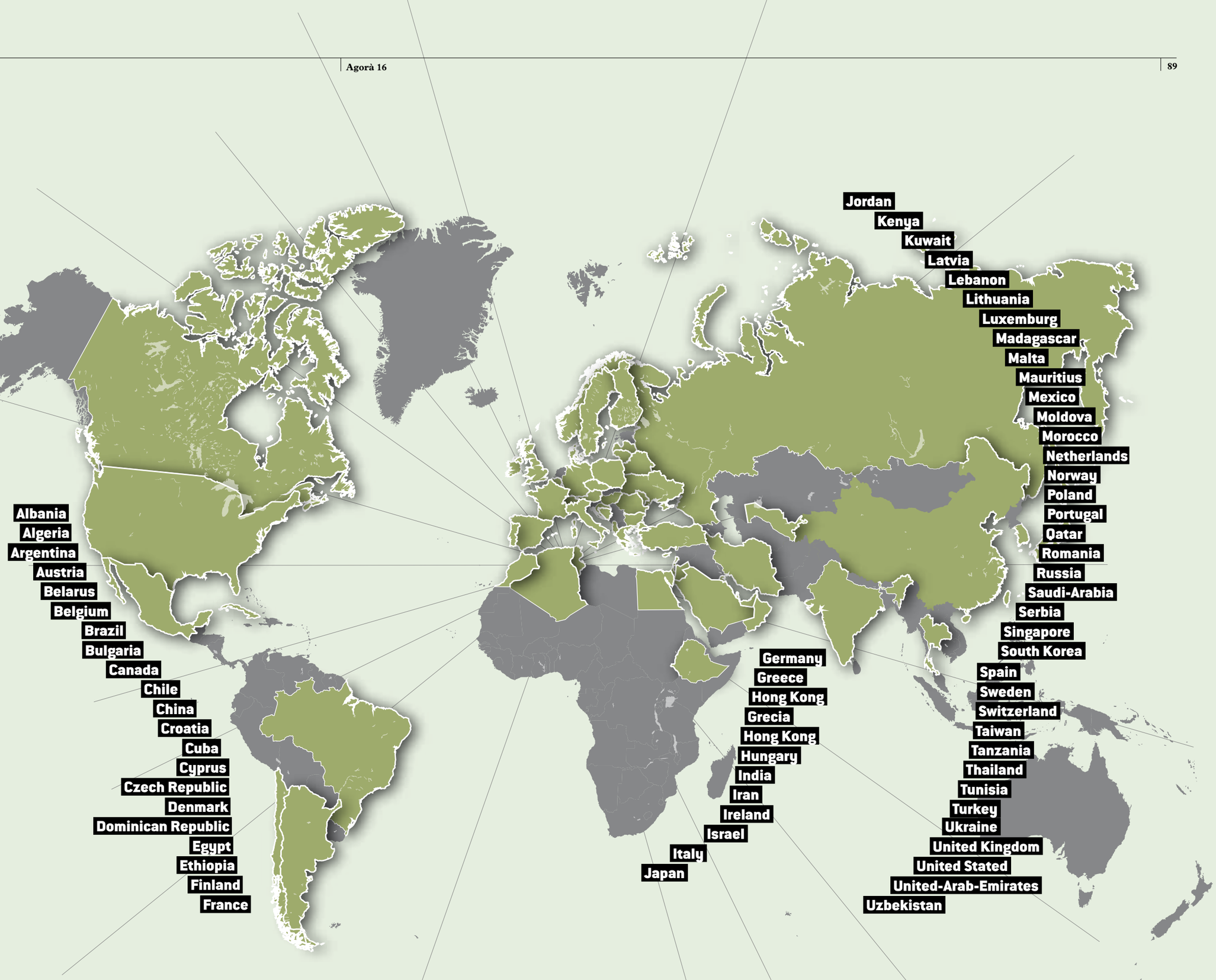
These numbers are expected to grow further, reaching 1.4 billion in 2020 and up to 1.8 billion in 2030. Attracting a part of this great mass of people is a significant and indispensable opportunity for us. Every passenger passing through Leonardo da Vinci generates value, directly and indirectly, for the airport, for Rome, and for Italy. That is why, day after day, we are working with the full awareness that making Fiumicino one of the most appreciated airports in Europe means helping to improve the competitiveness of the country system.

We have years of intense and exciting work ahead of us: in the new 2017-2021 adjustment cycle, significant investments are planned for a total of over 1.7 billion euros

Infographics by Undesign

GLOBAL FIUMICINO: CONNECTED TO OVER 200 DESTINATIONS

At Leonardo da Vinci Airport, airplanes arrive from and depart to 69 different countries, with more than 200 destinations worldwide. The number of routes is constantly expanding.



interview with Heinz Beck
by Luca Iaccarino

Attimi: flavors from the olden days at the airport

Waiting for boarding has never been so enjoyable: standing out from the many innovative proposals in Area E 3 at the Leonardo da Vinci airport, is the "Attimi" ('moments') restaurant of the world-famous starred chef Heinz Beck. With a conception based on the waiting time, the restaurant offers a unique break. Halfway between tradition and innovation.

Wednesday, December 21, 2016 is an important date in the history of Rome's Leonardo da Vinci International Airport in Fiumicino: boarding area E of Terminal 3 was inaugurated, dedicated to intercontinental flights to non-Schengen destinations. Six years of work, an investment of 390 million euro, covering over 960,000 square feet, 22 gates for handling up to 6 million passengers going to 90 different destinations. Right below the 'Italian Food Street' welcoming travellers: a vast space of contemporary design that houses many proposals including restaurants, self-service spots, bars, wine bars, pizzerias, and burger joints. The offer can satisfy all sectors, but since the beginning of 2017, gourmet travellers have had a solid point of reference: while the real stars shine above the glass roof, underneath it shines the name of the German chef Heinz Beck, who has just opened his Attimi restaurant in collaboration with Chef Express (Cremonini Group). Beck is one of the most famous chefs in the world. He was born in 1963 in Friedrichshafen, Germany. In 1994 he opened La Pergola at the Rome Cavalieri Hotel, which was to earn him first one, then two, and finally three Michelin stars in 2005. The chef has numerous other venues including *Heinz Beck* and *SENSI by Heinz Beck*, both in Tokyo, and *Taste of Italy by Heinz Beck* in Dubai. The fundamentals of his cuisine are innovation while respecting tradition, health, and well-being, and he has written several books, the last of which is Best of Heinz Beck (Giunti, 2016). In spite of his very full agenda, Beck comes to Attimi with great frequency and it is here that we meet him, sitting at a table right in front of the 'pass' from which his entire brigade is seen at work. "When we decided to start out on this adventure," he said, "I thought about what the basic concept should be. And I said to myself: 'About being on time.' The airport is a place where people are under pressure and experiencing a strange condition: they are in a hurry even though they actually often have to wait. So I asked myself: 'How can travellers' anxiety be reduced?' And so the idea of the hourglass came to mind: at Attimi you can sit down and choose whether to eat in 30, 45, or 60 minutes. An hourglass is placed on the table, and the sand trickling down marks the rhythm of our service. Anxiety goes away and people can concentrate on their meal."

Of course, it is a meal that is worth enjoying: Attimi has a corner cafe for those who really are in a hurry – with small delicacies created by Beck – but it is above all a 'real' restaurant. The cuisine, made to order and served at simply laid tables, is entrusted to renowned staff alongside the German chef: the chef Francesco Nunziata and pastry chef Daniele De Santi have been with him for ten years, the restaurant manager Nino Tarallo for fifteen, and the sommelier Alessandro Crognale for six. "Staff and training are the most important thing," says the chef, "hardware without adequate software is useless."

While we're talking, we look over the menu where, besides evocative dishes such as cod tempura with a peach and yellow cherry tomato gazpacho, there are also the great savory Italian classics: traditional 'cacio e pepe' spaghetti, carbonara with crispy pork cheek, and tortellini in broth. "Traditional dishes are perfect just as they are, you don't have to be creative at all costs. At Attimi we naturally offer dishes that are very personal, but we also think that a foreigner may want to taste typical Italian cuisine before they leave: the purpose of every chef's work should always be to satisfy the client at the table and not his own ego." Speaking of Italian cuisine, we can't help asking him, a German, what made him fall so in love with this tradition that he stayed in Italy: "The beauty of this cuisine is that it has no limits, it has always undergone influences. Since the dawn of time, every population that has passed through Italy has enriched its gastronomic heritage. In Italy there is not one cuisine, there are a thousand, just like the bell towers. The only common denominators are the great products, lightness, healthiness, and the aromas. So, Italian cuisine is always a cheerful cuisine."

Therefore, tradition. But also creativity, of course. "Ideas come to me at the most unexpected moments," Beck continues. "For example, I was at a spa with my wife, in winter, in an outdoor tub. Steam was rising off the water. It started to snow and the flakes began to settle on the trees. So, that scene, that feeling of well-being inspired me: I came to Rome to conceive a dish ofrock salmon cooked with oil at a low temperature on a bed of broccoli ragout, green like the pine trees, and snow, but made of cod. So much inspiration. And technique, of course: you have to know how to make the cod snow," – he laughs. "Just think that in '98, I was thinking of making a fried squash flower but different from the usual kind, instead open, as if it were a sun. Stuffed squash flowers are often disappointing: they're either too greasy, or too soft, or too gummy. But frying it open was really hard, the other guys said, 'We'll never succeed'. We kept on trying for six months, then, one night I suddenly woke up, I grabbed the notebook I always keep near my bed, and wrote down the solution. Now, almost twenty years later, we make them at Attimi because we know how to: that is how technique is developed."

These flashes, the relationship between technique and beauty, between inspiration and application, bring to mind the humanism of Leonardo da Vinci, for whom the airport is named.

"I think that the relationship between talent and volition is this: determination can go a long way, very far, but to go beyond a certain limit, it is necessary to have a predisposition. However, you need to grow a little at a time; advancing in this work is like building a skyscraper: in order to erect so many stories you have to have solid foundations, otherwise everything will collapse." While telling us this, some clouds pass in front of the sun beyond the glass structure above our heads and cast their shadows onto the floor "The light," says Beck, "is one of the ingredients that made me fall in love with Italy. In Sicily, it is amazing, there really is a brightness that is not found anywhere else in the world: it must be the

inclination of the rays, their fragmentation, or the humidity… the light in Rome is spectacular too, especially early in the morning or in the afternoon, when it turns the city red…"

Meanwhile, the sand is running out and with it, the time for our conversation. At the tables around us, travellers are enjoying their dishes without any anxiety about time: the hourglass stratagem works. The flight information display system shows destinations on the other side of the planet, clouds are scudding through the sky, people are coming and going. And Beck is already thinking about his next destination: he asks, "Would you like to know which dish of mine is the most difficult to make?" We attempt some awkward answers. Then he smiles slyly and says, "The one I still have to invent."

by Elisa Barberis

You are in a Wonderful Country

ARRONE EST

Where history embraces nature

A few miles from Rome, there is a hidden Lazio made up of villages and historic centers that offers attractions which are just as impressive and rich in surprises.

The summer months are the ideal time to enjoy four days of relaxation in search of the roots of Italian culture, surrounded by the scents and colors of the first flowers.
Our journey begins at the Cerveteri-Ladispoli exit of the A12, where we take the SP4 towards Lake Bracciano, which is not only a very important water reserve for the city of Rome but is one of the favorite destinations of the Romans during the spring and summer. On hot days the lake becomes a gorgeous open-air swimming pool with pleasant and well-equipped beaches, romantic marinas, and clear, clean water where you can swim or practice water sports such as windsurfing or canoeing. At one time, on the quiet shores the roar of the propulsion engines of the seaplanes resounded, which, after leaving their hangars, accelerated on the waters before takeoff. After the closure of the military seaplane base at Vigna di Valle, the Historical Air Force Museum was established there, where we stop for our first break and to relive history through the glorious Blériot and SPAD biplanes, large cargo airplanes, fighter jets, and rescue planes such as an impressive Grumman HU16. Giants of the sky alternate with the first aircraft of the legendary pilots who wrote the first pages of the legend of the skies, in an exceptional exhibition that fascinates adults and children.
After a short lunch break with a panoramic view at the Terrace on the Lake, we set out again: from the old Aurelia road we head toward the rocky hills of the hinterland, where volcanic rock is the fundamental element. Emerging from the low hills are dark stone spurs and small fortified villages that for centuries provided the local people with a haven from pirates and raids. Although with the passing of time they were progressively abandoned, today they offer the ideal setting for a walk through their medieval atmospheres. A steep, recessed ascent leads us to the heart of Ceri, where there is the palace built by the Torlonias on the remains of the former fortress of the noble Anguillara family. What is dominant in Sasso, on the other hand, is the dark trachyte stone covering the small square of Santa Croce, dominated by a large door defended by battlements. From here, the landscape between the houses opens up, at intervals, towards the coastal plain and the sea, which on sunny days almost seems to be close at hand.
On the second day, the road leads us to the foot of Cerveteri, a large town that grew up around the medieval center founded on a tuff rock spur. Not far from the imposing walls stands the Banditaccia hill with its Necropolis: a Unesco World Heritage Site along with Tarquinia, it is the largest burial area in Etruria. Jewelry and sculptures, weapons, pottery, carved sarcophagi, and luxurious burial rooms testify to the wealth of the Etruscan merchants and nobles who lie at rest in this true city of the dead, where the streets excavated in volcanic rock intersect in a perfect grid. To understand the objects of their daily life, banquets, and commerce, and the rites related to the mysteries of the Afterworld, you can learn more about the Etruscan civilization in the rooms of the Cerite National Museum in the Castello Ruspoli, built by the Orsini family on the remains of the ancient castle walls. Walking along the ramparts, we end the day at the Il Cavallino Bianco restaurant, the place to savor local cuisine, with its homemade pasta, wild game, and Chianina beef.
Our journey is about halfway through and we head towards the sea, for our next stop at the San Giorgio castle, immersed in the Maccarese countryside. After the descent to Rome of the Normans, called by Pope Nicholas II to fight against the schism of Benedict X, the Anguillaras devoted themselves to land reclamation from thieves and miscreants and, according to legend, liberated the population from a monster who "infested the plagues, sowing terror all the way to the sea". It is said that the Anguillara Knights pursued the dragon to the cave where it used to take shelter (the present-day Malagrotta) and, once the mythical animal was killed, they were rewarded with a very large fiefdom. Then the ancient building passed from the Anguillaras into the hands of the Mattei family, then to the Pallavicinis, and the Rospigliosi family, who created a majestic helical staircase and valuable interiors such as the Music Room. Today it has become a prestigious venue for conventions, cultural events, and receptions, but inside there are still halls, terraces, frescoed rooms, and paintings which let you relive the atmosphere of the 18th century. The exhibitions, images, and testimonies collected by the Ecomuseum of the Roman Coast, which is housed in the castle complex, are dedicated, on the other hand, to the challenges of everyday life, the rural landscape, the scourge of malaria and the great land reclamation that was to have definitively transformed this marshy area. Not far away, skirting the River Arrone, we encounter the Torre Primavera (Spring Tower) that stands almost 50 feet tall. Like many other watchtowers, it was wanted by Pius IV to ward off the danger of the Saracen raids that frequently affected the coastal populations: today, following the advancement of the coastline due to the floods of the Tiber and the Arron rivers, it is located about half a mile from the beach, isolated in the middle of the fields.
The sea is very close, and our trip also ends, but not before a short stop at the Oasis of the Vasca di Maccarese, where you can see the incredible variety of aquatic birds in the area and the WWF Oasis of Macchiagrande, the heart of the Roman Coast State Natural Reserve with its lush vegetation typical of the wetlands of the Tyrrhenian coast. Immersed in the undergrowth of the WWF Oasis Bosco Foce dell'Arrone, amidst wild orchids and rare plants, tree frogs, titmice, and robins, we finally reach the sand dunes for a last sunset stretching out over the water.

The Necropolis on the Banditaccia hill, a Unesco World Heritage Site along with Tarquinia, is the largest burial area in Etruria

by Enrico Remmert

Moving with Words

Flying writers

Flight features in many books, novels, and travel diaries. Agorà takes a look at the most important and the best known ones, or simply those which tell us about the fascinating world of flight.

Ever since the myth of Icarus, mankind has always fantasized about the idea of flying and being able to go beyond the confines of the Earth with a different perspective. Yet since the first 'scientific' projects of flying machines – those by Leonardo da Vinci – and the first human flight, many centuries passed: it was on June 15, 1783 when the Montgolfier brothers launched the first hot air balloon in the town of Annonay. More than a hundred years went by, before two other brothers – the Wright brothers – were able to fly the first engine-powered aircraft in history: this was at Kitty Hawk in North Carolina, and the date was December 17, 1903. The distance they travelled, 118 feet, does not seem so awesome today, but from then on, aviation as we know it came into being with all the epic feats of the first pilots – half heroes and half Prince Charmings – idolized by the crowds like some actors or sports champions today. And it is precisely from this epic that the theme of flight begins to appear in the narrative, especially in adventure novels, comics, and in the endless series of biographies of the heroes of the air (in particular the aviation aces of the First and Second World Wars).

The number of aviator-writers soon became remarkable: Charles Lindbergh's gesture and his first solitary transatlantic flight in 1927 come to mind (he himself wrote about it in *The Spirit of St. Louis*), as does Gabriele D'Annunzio, the star of the flight to Vienna on board a two-seater of the "Serenissima" squadron, and the author of a great deal of writing on flying, including the novel *Maybe So, Maybe Not* (*Forse che sì forse che no*), where the protagonist – the Air Force pioneer, Paolo Tarsis – rediscovers, in flight, the meaning of life and freedom, and thus attains his long-sought inner peace.

The airplane pilot Antoine de Saint-Exupéry was author of *The Little Prince* and many books on flying, including *Aviator* and *Flight at night*. Airplane pilot Richard Bach is the author of *Jonathan Livingstone Seagull* and endless novels dedicated to flying, of which we wish to mention at least *Biplane* and *Illusions*. Another airplane pilot, Joseph Heller, was the author of the famous *Catch 22*, in which he transforms his experience in the U.S. Air Force in the Second World War into a flamboyant antimilitarist novel. Nobel Prize winner William Faulkner, also a pilot, was such a lover of aviation as to found a small acrobatic flight company with his brother, the "W. Faulkner Famous Author Air Circus" (a trace of his experience as a military aircraft pilot can be found in his novel *Pylon*). By the way, Roberto Bolaño was not a pilot, but the stunts of a single-seater plane – with which a man draws poetry in the sky – are at the center of his beautiful novel *Distant Star*. The theme of flight proliferated in bookstores throughout the twentieth century: in addition to an abundance of volumes dedicated to mysterious disappearances (just think of the Bermuda Triangle) and survivors (the survivors of the Andes gave rise to a dozen titles…), some deal with hijackings (for example, in *Survivor* by Chuck Palahniuk, where the protagonist gives a first-person narrative about the black box of the Boeing 747 he hijacked), and some are about the flight staff (in the magical *The Island at Noon*, Julio Cortázar told the story of a steward who, every day from the aircraft he works on, sees a turtle-shaped island, until he becomes obsessed by it and decides to go and live there). There are books that are about frequent flyers (such as in Walter Kirn's *Up in the Air*, which became a movie starring George Clooney), some speak of waiting rooms (as in Angelika Overath's *Airport Fish*, an elegant intersecting of lives, waiting, and unexpected encounters). The great authors of mysteries and thrillers certainly did not neglect the theme and practically all the great masters have produced at least one volume with an aeronautical setting: these range from Agatha Christie's *Death in the Clouds* to Michael Crichton's *Critical Point*, and from *Night Over Water* by Ken Follett to the stories by Richard Matheson (*Nightmare At 20,000 Feet*) and Stephen King (*Four Past Midnight*, at the beginning of *The Langoliers*). And in Italy? Apart from the already-mentioned D'Annunzio, Giovanni Pascoli comes to mind, and his ode dedicated to the unfortunate Jorge Chávez, an ambitious Peruvian aviator who, having flown over the Sempione valley, had a terrible crash in the landing phase with his Bléirot monoplane.

Then there are two famous books by Daniele Del Giudice (*Lines of Light* and *Takeoff*); there is the airport where Ivo Brendani, the unforgettable hero of *Life in Peacetime* by Francesco Pecoraro, reviews the memories of his past and draws his conclusions. Malpensa airport is described by Giuseppe Genna in *In the name of Ishmael*, and Malpensa is also described, with very different words, in *Eastern Coordinates* (*Coordinate d'Oriente*) by Alessandro Perissinotto (who in another of his novels – *Vengeance* – describes the Aeroparque, the Buenos Aires airport for domestic flights), in great detail. From the most recent fiction, it is worth mentioning *Before Falling* by Noah Hawley, recently published in Italy by Einaudi, which features the mysterious disappearance of a private jet off the New York coastline and the chain of mysteries that this triggers off. But, if we had to name just one title, what would we suggest?

Well, then you'd have to go back to the formidable aviation epic mentioned at the beginning of this article. Because there's no doubt about it: our favorite character is Snoopy, who on the roof of his kennel (idealized as a Sopwith Camel biplane), imagines endless duels in the air against the Red Baron. And so what comes to mind is Joseph Heller in *Catch 22*: "Anyone who is crazy can ask for exemptions from flying missions, but those who ask to be exempted from flying missions are not crazy!"

Agorà 16
Idee per la mobilità del futuro

Testata registrata presso
il Tribunale di Roma (n. 430012)

Finito di stampare a giugno 2017
presso Stamperia Artistica Nazionale
– Trofarello (TO)

autostrade per l'italia

Aeroporti di Roma

pavimental

spea ingegneria europea

TELEPASS

9 788875 787189

euro 12,00

codice EDIZIONI