

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151

Email jp4@jp4magazine.com

Amministrazione e abbonamenti:

+39 055 4633439

Email edai@edaiperiodici.it

Internet www.jp4aeronautica.net

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

I contenuti sono realizzati dal service **Studio Notam**

Marco Iarossi - m.iarossi@jp4magazine.com

Roberto Gentilli - r.gentilli@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Adriano Agnoli, Nicolò Bacchi, Sergio Barlocchetti,

Lorenzo Barsotti, Oscar Bernardi, Mario Caruana,

Chris Cauchi, Marco de Montis, Igor Bozinovski,

Marco Finelli, Roberto Fregnan, Marco Macca,

Dino Marcellino, Paulo Mata, Daniele Mattozzi,

George Markakis, Danilo Oldani, Luigi Orlandi,

Agostino Pecchio, Luigi Pisano, Alessandro Signorini.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Manuela Melardi - Tel. +39 055 4633439

Email: melardi.manuela@gmail.com

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50

Arretrato Italia euro 5,50

Arretrato/back issue abroad UE euro 11,20

Arretrato/back issue abroad extra UE 14,10

Abbonamenti/Servizio Clienti

Subscriptions and Customers Service

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.it

Abbonamento annuo (12 fascicoli) a partire da

qualsiasi numero - Annual subscription (12 issues)

starting from any issue:

Italia euro 50,00 - Abroad UE euro 120,00

Abroad extra UE euro 160

Pagamenti/Payments

• Bonifico bancario intestato a EdAI srl

presso banca Intesa Sanpaolo

IBAN IT 80 K 03069 02887 100000005286

bic/swift code BCITITMM

• Versamento su c/c postale

n. 001035974037 intestato a Ed.A.I. srl

Distributore esclusivo per l'Italia

SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" SpA

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320

Distributore per l'estero

SO.DI.P. SpA, Via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo

(MI), Tel +39 02/66030400, Fax +39 02/66030269

e-mail: export@sodip.it - www.sodip.it

© 2021 Printed in Italy

Stampa: Lito Terrazzi - Firenze

Aut. Trib. di Firenze 3729 del 27/06/1988

Reg. Stampa del 21/04/1972

JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio

è una pubblicazione

EDAI
EDIZIONI AEROSPAZIALI ITALIANE

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.it

www.edaiperiodici.it



DINO MARCELLINO

In copertina: un Viking CL-415 dei Vigili del Fuoco in azione su un incendio in Val di Susa. A pag. 62 pubblichiamo un articolo sull'intervento dei mezzi aerei nella zona di Monte Musinè.

ARTICOLI

9 Aviazione generale
Nasce l'associazione "Città dell'Aria"

21 Industria
MBDA Italia: "Una società forte in un gruppo forte"

44 Spazio
NASA sceglie SpaceX per tornare sulla Luna

48 Trasporto aereo
Neos: i primi 737 MAX in Italia

54 Forze aeree
Gli AW119 Koala della Força Aérea Portuguesa

60 Industria
Xinzhou 700: nuovo aereo di linea cinese

62 Antincendio
Sul fronte del fuoco

64 Esercitazioni
Iniochos 2021 ad Andravida

66 Industria
Leonardo inaugura la Training Academy negli USA

68 Industria
Eurofighter: lo sviluppo continua

74 Scuole volo
Nuovi aerei per Aero Locarno

76 Cartolina dal passato
Nostalgia di airliner

78 Sicurezza
ANSV: Rapporto 2020

83 Industria
ATR: da Tolosa a Kagoshima in otto tappe

NEWS

5 La notizia del mese
Compagnie aeree e aeroporti: punti deboli della politica

6 News Italia
Aeroporti

10 News Italia
Compagnie aeree

14 News Italia
Forze aeree

18 News Italia
Industria

22 News Estero
Trasporto aereo

30 News Estero
Forze aeree

36 News Estero
Industria

46 News Estero
Spazio

RUBRICHE

85 Notiziario CAP

87 Notiziario AOPA

88 Veterani e musei

90 Recensioni

92 Incidenti

96 Notizie in libertà

98 Ultima Pagina

JP4 IN VERSIONE DIGITALE

Se desideri la versione digitale (PDF) di JP4 Mensile di Aeronautica vai su www.ezpress.it. Potrai acquistare la copia singola o abbonarti per 12 mesi.

SERVIZIO GRATUITO "LA MIA COPIA IN EDICOLA"

Se vuoi essere sicuro di trovare JP4 presso il tuo edicolante preferito, hai due modi, completamente gratuiti:

- segnala a edai@edaiperiodici.it nome e indirizzo completo della tua edicola;
- chiedi al tuo edicolante di registrarsi su lamiacopia.sodip.it e di richiedere di ricevere sempre la tua rivista.

Compagnie aeree e aeroporti: punti deboli della politica

Una delle principali fonti di guadagno per il nostro paese è il turismo e per far funzionare a dovere questo comparto i principali assetti, oltre naturalmente alle strutture ricettive, i servizi e la connettività interna, sono le compagnie aeree e gli aeroporti. Due settori ai quali i nostri governanti, di qualunque colore siano e da decenni, non hanno mai saputo dare risposte adeguate. Per quanto riguarda le compagnie aeree siamo forse l'unico paese europeo a non avere più un vettore nazionale di riferimento degno di questo nome né un congruo numero di compagnie aeree solide ed efficienti. Per quanto riguarda gli aeroporti abbiamo un sistema nazionale che spesso insegue la crescita del traffico invece che prevenirla e incentivarla e con le società di gestione spesso non coadiuvate da un adeguato supporto governativo, penalizzate da una burocrazia soffocante e ostaggio dell'estremismo ambientale e dei "comitati contro" asseccati troppo spesso dai Tribunali Regionali. La cronaca di questo ultimo mese non fa che confermare tutto questo.

PNRR: niente aeroporti!

Il 30 aprile è stato consegnato all'Europa il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "#nextgenerationitalia", un corposo documento che, nonostante le richieste delle società di gestione e le ripetute pressioni di Assaeroporti, non comprende progetti strutturali per il sistema aeroportuale italiano. L'intero settore trasporti, che in base alle dichiarazioni precedenti doveva essere trainante per la ripresa, si è visto assegnare 25,33 miliardi di euro sui 191,5 totali, risultando al quarto posto sulle sei voci in cui sono suddivisi i previsti investimenti. La maggiore voce, "Rivoluzione verde e transizione ecologica" ha avuto assegnati 57,5 miliardi, più del doppio. Gli unici programmi per gli aeroporti non riguardano le infrastrutture aeroportuali, ma l'innovazione digitale e qualche collegamento ferroviario.



Complice in questo caso è stata l'Unione Europea che, nella sua recente politica di preferenza del trasporto ferroviario su quello aereo, alimentata dalle "Grete" di turno, non ha previsto l'inserimento di progetti aeroportuali nei piani nazionali di ripresa e resilienza. Assaeroporti, come riportato nell'editoriale del numero di marzo, aveva apostrofato come "posizione assurda" l'assenza di progetti aeroportuali nelle bozze del PNRR. Nonostante gli appelli, le audizioni alla Camera e gli incontri con i ministri interessati, il PNRR non prevede niente di concreto per gli aeroporti. Assaeroporti si è fatta nuovamente sentire subito dopo la presentazione del PNRR, parlando di «scelta incomprensibile» dell'Unione Europea e definendo «un grave errore non comprendere i progetti per la transizione green e digitale degli aeroporti».

«L'assenza di provvedimenti a favore del comparto aeroportuale nel PNRR - ha detto il presidente Fabrizio Palenzona - penalizza fortemente un settore che insieme al turismo rappresenta quasi un quinto dell'intero PIL italiano». Come già riportato, le società di gestione associate ad Assaeroporti hanno pronti progetti per la transizione green e digitale del sistema aeroportuale italiano per oltre tre miliardi di euro, con un valore aggiunto generato di quasi un miliardo di euro e un impatto positivo sull'occupazione stimato in oltre 22.000 lavoratori in più nel periodo 2022-2026. «Un'opportunità persa per l'economia del paese e per il rilancio di uno dei settori più colpiti che, nell'ipotesi migliore, ritornerà ai livelli pre-Covid solo nel 2024», commenta ancora l'associazione. Il 29 aprile è stato poi approvato un decreto legge per un fondo, con risorse nazionali, complementare al PNRR, dove si sperava potessero trovare posto anche gli investimenti aeroportuali... speranza purtroppo delusa.

Il disastro Alitalia

La questione Alitalia si è fatta ormai drammatica, con l'attuale compagnia che non ha più soldi per pagare gli stipendi e far volare gli aerei e la nuova ITA - Italia Trasporto Aereo (la "nuova Alitalia") che non riesce a decollare per lo scontro, che sembra diventato insanabile, con l'Unione Europea, che pretende discontinuità. Purtroppo la trattativa con la commissaria europea alla Concorrenza Margrethe Vestager non ha fatto passi avanti ed anzi i tecnici europei che lavorano sul dossier si lamentano che il governo italiano continui a rispondere con soluzioni che cercano di aggirare, e non risolvere, le questioni poste.



La situazione è nota e, per esemplificare, la UE chiede di rinunciare al marchio Alitalia, ai rami manutenzione ed handling, a metà degli slot su Linate e al programma frequent flyer. Solo così, afferma la UE, l'Italia potrà dimostrare la discontinuità tra le due aziende e che non si tratti dell'ennesimo, impossibile, aiuto di Stato che negli ultimi decenni ha già visto le perdite Alitalia ripianate per dodici miliardi di euro e che non si tratti, per la terza volta, della messa in scena del "giocchino" di addossare alle casse pubbliche una "bad company", con tutte le perdite annesse e connesse, per far rinascere (di nuovo a spesa pubblica) una nuova compagnia... ma con lo stesso nome e gli stessi assetti.

È vero, sono condizioni estremamente penalizzanti, condizioni che oggettivamente mettono in dubbio l'intero progetto ITA. Condizioni, però, a suo tempo applicate a casi simili. Condizioni imposte dalle regole comunitarie e sollecitate con veemenza dai concorrenti europei che, abbandonato da anni il seno materno dei rispettivi governi, camminano (chi bene, chi male) con le proprie gambe. Da parte italiana (media, sindacati, politici...) nelle ultime settimane si è accesa una lagnosa lamentazione per un supposto dispari trattamento da parte della UE che starebbe autorizzando invece aiuti alle altre compagnie. Addirittura qualcuno vede un complotto contro l'Italia delle potenti compagnie europee.

Niente di tutto questo. Gli aiuti autorizzati in questo ultimo anno dalla UE fanno parte dei ristori e dei supporti statali (quasi sempre prestiti e garanzie sui prestiti) concessi per far fronte alla crisi della pandemia. Aiuti che, fu messo nero su bianco fin da subito, sarebbero stati autorizzati verso compagnie con situazioni finanziarie solide e non per aziende già in crisi prima della pandemia, nel qual caso detti aiuti non sarebbero serviti per far fronte alle perdite da pandemia e al rilancio delle attività, ma sarebbero finiti nei "buchi neri" dei debiti accumulati. E poi, va detto, molti hanno la memoria corta. È vero, per esempio, che la perdita del marchio Alitalia sembra impensabile. Ma è quello che è successo ad altri vettori storici blasonati quanto la nostra compagnia. È successo alla Sabena, diventata dopo 78 anni vita prima SN Brussels Airlines e poi Brussels Airlines, è successo alla Swissair, diventata dopo 71 anni Swiss International Air Lines, è successo alla Olympic Airways, diventata dopo 52 anni Aegean Airlines; addirittura la Bulgaria ha rinunciato alla sua Balkan Bulgarian Airlines, 55 anni di storia, senza neanche costituirne un'altra: i bulgari volano con Wizzair, Ryanair ed EasyJet. Qualcuno ha fatto notare che tra i beni ereditati dall'Alitalia durante la sua recente storia c'è anche il marchio Volare Airlines (nata nel 1997 e nel 2015 fusa definitivamente in Alitalia): Volare potrebbe essere un brand altrettanto forte nel mondo.

Alitalia, ITA o Volare che sia, una cosa è certa: non è possibile che un paese come l'Italia, una delle maggiori mete turistiche al mondo (quarta destinazione più visitata e 430 milioni di presenze, la metà straniere), non abbia una dotazione di compagnie aeree all'altezza della situazione.

Marco Iarossi