

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze
Redazione +39 055 480249
Amministrazione +39 055 4633439
Fax + 39 055 4626720
Email jp4@jp4magazine.com
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

Pawel Bondaryk, Leo Cabras, Marco Finelli,
Remo Guidi, Antonio Lo Campo, Alberto Milesi,
Alberto Molinari, Andrea Spoladore,
Simone Vanini, Ennio Varani, Antonio Zanghi.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Daniela Mingaia - Tel. +39 339 5047645
Email daniela.mingaia@dueservice.com

Pubblicità USA, Canada, South America, UK, Spain,
France, Switzerland, Belgium, Germany
Defence&Communication

Fabio Lancellotti, Emmanuel Archambeau
48 Bd. Jean-Jaurès F92110 Clichy
Tel. +33 01 47307180 - Fax +33 01 47300189
Email: earchambeaud@defcommunication.com

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50
Arretrato euro 5,50

Abbonamenti/Service 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 euro 115,00

Pagamenti/Payments

- Bonifico bancario intestato a EdAI srl presso Banca CR Firenze
IBAN IT64F0616002800100000013162
bic/swift code CRFIT3F
- Versamento su c/c postale
n. 001035974037 intestato a Ed.A.I. srl

Aut. Trib. di Firenze 3729 del 27/06/1988
Reg. Stampa del 21/04/1972

Stampa: Lito Terrazzi - Firenze

Distributore esclusivo per l'Italia
S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320

Concessionaria per la distribuzione all'estero
Johnsons International News Italia SpA
Via Valparaiso 4 - 20144 Milano
Tel. +39 02 43982263 - Fax +39 02 43916430.

© 2017 Printed in Italy

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 - Fax +39 055 4626720
Email: edai@edaiperiodici.it
www.edaiperiodici.it



MARCO MINARI

In copertina: al salone di Le Bourget Embraer ha esposto il prototipo dell'E195-E2 marche PR-ZLJ, battezzato "Profit Hunter", decorato sul muso con la riproduzione di un'aquila reale. L'articolo sul salone parigino è a pag. 42.

NEWS

- 5 **Osservatorio**
Voglia di volare
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 10 **News Italia**
Compagnie aeree
- 14 **News Italia**
Forze aeree
- 16 **News Italia**
Industria
- 20 **News Estero**
Trasporto aereo
- 26 **News Estero**
Forze aeree
- 32 **News Estero**
Industria
- 40 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 82 **Notiziario AOPA**
- 84 **Notiziario CAP**
- 87 **Aero Club d'Italia**
- 88 **Veterani e musei**
- 90 **Recensioni**
- 92 **Incidenti**
- 96 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

- 13 **Trasporto aereo**
Alitalia: la cessione coperta da riservatezza
- 31 **Attualità**
Uragano a N'Djamena
- 32 **Esercitazioni**
Tactical Weapon Meet 2017
- 42 **Saloni**
Le Bourget 2017
- 50 **Aeronautica Militare**
100 anni di difesa aerea
- 56 **Trasporto aereo**
Atlantic Airways
- 62 **Spazio**
Intervista a Paolo Nespoli
- 66 **Esercitazioni**
Tiger Meet 2017
- 72 **Aeroporti**
Vienna Schwechat lotta per la terza pista
- 76 **Club Aviazione Popolare**
28° Raduno CAT Toscana
- 78 **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

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.

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.

Voglia di volare

Il traffico aereo continua a crescere e continuerà a farlo in futuro. Non c'è crisi, grave o meno, che possa interrompere un trend che è mondiale e inarrestabile. Crisi petrolifere, pandemie, attentati, eruzioni vulcaniche... sono tanti gli ostacoli che periodicamente si frappongono a questo ineluttabile sviluppo, ma ognuno di questi non ha fatto, e non farà, che rallentare solo momentaneamente la crescita, diminuendo momentaneamente le percentuali di incremento dei passeggeri, a volte solo in certe aree geografiche colpite dagli eventi negativi, o incidendo sui conti dell'industria del settore.

Ma i passeggeri aumentano. Aumentano, con percentuali più contenute rispetto alla media mondiale, nel mondo occidentale (Europa e Nord America) dove il viaggio aereo è gradualmente diventato alla portata di tutti e poi reso ancora più conveniente dalla nascita e lo sviluppo delle low cost che hanno avvicinato ulteriore nuovo pubblico al viaggio aereo. E aumentano, a ritmi più consistenti (spesso con percentuali a due cifre), nel mondo orientale, dove le economie sono in tumultuosa crescita e il bacino di utenza del trasporto aereo è in aumento esponenziale, aprendosi a intere fasce di popolazione che prima non potevano permetterselo.

Il contributo delle low cost a questo trend è destinato ad aumentare ulteriormente: non solo perché il settore continua a crescere e svilupparsi a ritmi più alti delle cosiddette "major", ma anche perché il low cost, fino ad un certo punto limitato al breve-medio raggio, sta adesso aggredendo anche il lungo raggio. In Oriente è realtà da diversi anni (anche per il maggior spazio di manovra dell'imprenditoria di settore, meno regolamentata e sindacalizzata), mentre in Occidente e in particolare in Europa è novità recente. Basti citare Norwegian e quello che sta mettendo in piedi.



In questi ultimi mesi sono giunte da fonti diverse notizie e dati che, se ancora ce ne fosse bisogno, confermano questa visione. La prima è stata la 73^a Conferenza Annuale della IATA (International Air Transport Association), che si è svolta dal 4 al 6 giugno a Cancun, in Messico, dalla quale sono emersi dati molto positivi sotto tutti gli aspetti e che peraltro confermano quanto già ri-

lasciato dall'ICAO (International Civil Aviation Organization). Il numero dei passeggeri nel 2016 ha raggiunto quota 3,81 miliardi e 38,5 milioni sono stati i decolli. Significa che ogni giorno avvengono circa 100.000 decolli per altrettanti voli. Ma è positivo anche l'aspetto finanziario: le compagnie aeree nel 2016 hanno registrato entrate per 705 miliardi di dollari e uscite per 643 miliardi, con un profitto operativo di 62,1 miliardi, un profitto netto di 34,8 miliardi e un ritorno sul capitale del 9,9%. Il profitto netto del 2016 è secondo solo a quello ottenuto nel 2015, 35,9 miliardi, ma decisamente superiore ai risultati cui ci avevamo abituati le compagnie aeree negli anni trascorsi; andando a ritroso negli anni: 13,7 miliardi nel 2014 e poi 10,7 nel 2013, 9,2 nel 2012 e 8,3 nel 2011.

La seconda conferma è emersa dal salone di Parigi dove, come di consueto, i costruttori di velivoli civili hanno presentato le nuove stime di vendita per i prossimi decenni. Airbus, nel suo Global



Market Forecast prevede che nei prossimi venti anni saranno necessari quasi 35.000 nuovi aerei sopra i 100 posti, per un valore di listino di 5.300 miliardi di dollari, che comporteranno un fabbisogno di 530.000 piloti e 550.000 tecnici. Boeing, nel suo Current Market Outlook, ha alzato ulteriormente le stime precedenti prevedendo adesso più di 41.000 aerei per i prossimi venti anni, per un valore di 6.100 miliardi di dollari. Il numero è più alto di quello di Airbus, ma Boeing considera anche i jet sotto i 100 posti. Embraer invece, analizzando il settore tra i 70 ed i 130 posti, prevede una richiesta di 6.400 jet nei prossimi venti anni, per un valore di 330 miliardi di dollari.



Un'ulteriore conferma a queste previsioni è giunta, sempre al salone di Parigi, dalla CAE, colosso mondiale nella formazione di piloti, che, novità di quest'anno, ha presentato un proprio studio, CAE Airlines Pilot Demand Outlook, che stima la domanda di piloti per sostenere lo sviluppo del trasporto aereo e l'incremento delle flotte. CAE stima che saranno necessari ben 255.000 piloti in dieci anni (quindi per la metà del periodo coperto dalle previsioni dei costruttori). In pratica,

semplifica CAE, per i prossimi dieci anni dovranno essere formati ben 70 piloti al giorno.

In tutta questa teoria di rose previsioni per l'industria del trasporto aereo c'è però un anello debole: gli aeroporti. Molti scali già oggi fanno fronte a fatica alla crescita del traffico e i casi di scali contingentati sono sempre più numerosi, con i conseguenti disservizi e costi aggiuntivi. In tal senso gli appelli delle organizzazioni internazionali (IATA e ICAO in testa) e associazioni di settore (ACI, AEA, A4E, giusto per citarne le prime tre che vengono in mente) si ripetono da anni. Progettare, autorizzare e realizzare nuove aerostazioni, nuove piste e nuovi aeroporti è un processo inevitabilmente lungo e se non si interviene per facilitare e accorciare i vari passaggi burocratici... non ce la faremo mai.

Purtroppo i segnali che si colgono, soprattutto nel mondo occidentale e soprattutto in Europa sono in senso contrario. I progetti in campo sono quasi tutti in ritardo, rallentati da una burocrazia assfissante, boicottati da un ambientalismo radicale e penalizzati da tribunali locali che tendono ad assecondare "comitati contro" e promotori della "crescita zero". In questo numero pubblichiamo un articolo sulle traversie della terza pista di Vienna, nel prossimo accenneremo alla "guerra civile" per il nuovo aeroporto di Nantes e abbiamo regolarmente seguito le vicende delle nuove piste per l'area londinese: tutte questioni che si trascinano da decenni senza trovare un punto fermo.

In Italia, se possibile, siamo messi ancora peggio. Terza pista di Malpensa, masterplan di Fiumicino, le nuove piste di Firenze, Catania, Venezia, ma anche interventi minori a Bolzano, Treviso, Salerno... tutto paralizzato da burocrazia, "comitati contro" e ambientalismo talebano. Prima o poi il nodo verrà al pettine: altre regioni geografiche crescono e si sviluppano e costruiscono piste e aeroporti in tempi che per noi sono fantascienza. E poi qualcuno si chiede come mai per andare a giro per il mondo siamo costretti a passare da Dubai, Abu Dhabi, Doha o chissà dove altro.

Marco Iarossi