

I contenuti sono realizzati dal service
Studio Notam

Marco Iarossi - m.iarossi@jp4magazine.com

Roberto Gentili - r.gentili@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Andre Abela, Rowen Aquilina, Luisella Amendola,
Simone Bertarini, Marco Biavati, Jan Blazej, Pier
Giorgio Bonassin, Marvic Bugeja, Santolo Caldarelli,
Chris Cauchi, Carla Ceccarelli, Paolo Colucci, Monica
De Guidi, Marco Gueli, Giuseppe Lapenta,
Gianantonio Michelusi, Alberto Molinari, Riccardo
Niccoli, Luigi Oldani, Agostino Pecchio, Giacomo
Pierro, Luigi Pisano, Mario Alberto Ravasio, Martin
Scarenborg, Adriano Spada, Alfredo Vannini,
Daniel Veronesi, Ramon Wennik.

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 Archambeaut

48 Bd. Jean-Jaurès F92110 Clichy

Tel. +33 01 47307180 - Fax +33 01 47300189

Email: earchambeaut@defcommunication.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 EDAL 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

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.

© 2020 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



AIRBUS

In copertina: un Airbus A350

XWB in volo. A pag. 68

pubblichiamo un articolo

sull'impatto ambientale delle

attività aeroportuali.

ARTICOLI

- 13** **Trasporto aereo**
Addio (anche) ad Air Italy
- 23** **Trasporto aereo**
Aegean verso un'era nuova, anzi "neo"
- 44** **Forze aeree**
VMFT-401: i cecchini" dei Marines
- 50** **Tecnica**
Avio Aero nel nuovo motore Catalyst
- 51** **Industria**
Leonardo consegna due Beech King Air 350ER MPA
- 52** **Aeroporti**
Melilla: l'aeroporto dell'enclave spagnola in Marocco
- 56** **Forze aeree**
Conclusa la HX Challenge
- 58** **Spazio**
Buon viaggio Solar Orbiter
- 62** **Industria**
La gara FARA per l'US Army
- 64** **Trasporto aereo**
Abbiamo provato: Qatar Airways - Kuala Lumpur-Pisa
- 68** **Trasporto aereo**
Il peso del trasporto aereo sull'inquinamento ambientale

NEWS

- 5** **Osservatorio**
A rischio i masterplan aeroportuali d'Italia
- 6** **News Italia**
Aeroporti
- 10** **News Italia**
Compagnie aeree
- 14** **News Italia**
Forze aeree
- 18** **News Italia**
Industria
- 24** **News Estero**
Trasporto aereo
- 30** **News Estero**
Forze aeree
- 36** **News Estero**
Industria
- 42** **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 83** **HAG Italy**
- 85** **Notiziario CAP**
- 86** **Notiziario AOPA**
- 88** **Veterani e musei**
- 90** **Recensioni**
- 92** **Incidenti**
- 96** **Notizie in libertà**
- 98** **Ultima Pagina**
- 72** **Forze aeree**
I nuovi guerrieri della Croazia
- 76** **Tecnica**
Brevetto innovativo della Engineering Valentini Spoleto
- 78** **Storia**
La Missione Militare Libica a Malta e non solo...
- 80** **Photoalbum**
Cartolina dall'Asia

**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.

A rischio i masterplan aeroportuali d'Italia

Quanto successo a Firenze e Salerno (vedi rubrica News), dove i masterplan aeroportuali sono stati bloccati da ricorsi ai tribunali amministrativi dopo che avevano ottenuto tutte le approvazioni necessarie degli enti locali e dei ministeri interessati a conclusione della procedura VIA (Valutazione Impatto Ambientale) e della successiva Conferenza dei Servizi, confermano uno spaccato di un'Italia ingessata, incapace di realizzare le grandi opere, al palo ovunque per le lungaggini burocratiche italiane e per un sistema evidentemente "guasto" che consente a piccole minoranze, spesso a difesa di interessi assolutamente personali, di annullare anni e anni di lavoro spesi per mettere a punto i progetti e farli approvare.

Queste vicende devono allarmare tutto il settore aeroportuale italiano in quanto quello che è stato ottenuto dai contestatori dei relativi progetti può adesso essere replicato in ogni aeroporto italiano, mettendo a rischio tutte le procedure sui masterplan attuate o in corso. Questo perché, come detto, i due masterplan bloccati, tra l'altro di valenza strategica perché servono a costituire o completare due sistemi aeroportuali regionali previsti nel Piano Nazionale Aeroporti, avevano seguito il normale lungo iter burocratico che caratterizza tutti questi procedimenti. I casi di Firenze e Salerno, insomma, potranno adesso fare, come si dice, giurisprudenza e ogni "comitato contro", ogni associazione ambientalista e ogni piccolo comune potrà ricorrere e bloccare le opere aeroportuali.

Ma se il TAR (per Salerno) e se TAR e Consiglio di Stato (per Firenze) hanno dato ragione ai "contro", dirà qualcuno, forse i masterplan erano fatti male. All'osservazione rispondiamo con un'altra osservazione: ma vi sembra possibile che dei masterplan che hanno le approvazioni di tutti gli enti tecnici nazionali competenti, a cominciare da ENAC per passare, con la procedura di VIA, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero per i Beni Culturali e che hanno ottenuto l'ok di decine di altri enti e soggetti nazionali, regionali e locali coinvolti nella stessa VIA e nella Conferenza dei Servizi, possano essere smontati così, per piccoli cavilli burocratici, dopo tanti anni di lavoro che ne hanno dimostrato la bontà e la correttezza?

La spiegazione c'è ed è ben chiara. Con la complessità, la farraginosità e la lunghezza delle procedure italiane, con la produzione di centinaia di documenti e migliaia di pagine di studi e approfondimenti, se un intero studio di avvocati si mette a spulciare gli atti pagina per pagina attaccandosi a qualche virgola fuori posto o sollevando interpretazioni di qualche comma normativo o passaggio procedurale, è evidente che qualcosa su cui far leva inevitabilmente si trova. E il risultato è che, se si applica questo modo di fare a tutti i progetti in corso in Italia (non solo aeroportuali) è facile fermare tutto, nonostante la validità e necessità degli stessi progetti che, tra l'altro, le sentenze non intaccano. Esattamente com'è per i masterplan sia di Firenze, sia di Salerno. Intanto lo studio di avvocati che ha assistito i "contro" sia a Firenze che a Salerno, lo Studio Legale Giovannelli & Associati di Prato, festeggia con fierezza le due "vittorie".

Per Salerno facciamo notare che il progetto del sistema aeroportuale campano con l'unificazione della gestione di Capodichino e Pontecagnano e l'integrazione prevista tra i due scali con lo scopo, anche, di alleggerire la pressione ambientale sullo scalo partenopeo (questi sono gli obiettivi perseguiti dal masterplan salernitano), è stato bloccato dal ricorso di appena 13 persone. Dopo la sentenza del TAR ci sarà il ricorso al Consiglio di Stato, ma visto com'è andata per Firenze è difficile immaginare un esito diverso e comunque, intanto, saranno persi altro tempo e risorse, a danno di una regione e del paese.

A Firenze un'opposizione del tutto minoritaria rispetto alla volontà e al consenso generale, portata avanti da alcuni "comitati contro" e da sei dei 69 sindaci dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, per guerricchiole

e vendette politiche e territoriali e opposizioni ideologiche, ha di nuovo bloccato la dotazione di una pista adeguata per lo scalo dell'area fiorentina attesa da oltre mezzo secolo e la creazione di un sistema aeroportuale regionale tra Firenze e Pisa che aveva trovato il proprio assetto dopo decenni di discussioni e dopo la riunione dei due scali sotto un'unica gestione.

I promotori del potenziamento del "Vespucci" di Firenze, Toscana Aeroporti, il suo principale azionista Corporacion America, Regione Toscana, Comune di Firenze ed ENAC hanno già annunciato che non si arrendono e che andranno avanti col progetto rifacendo le procedure contestate, ma questo porterà via altro tempo, dai tre ai cinque anni di ulteriore burocrazia, si stima, se tutto l'iter sarà da rifare. Veementi anche le proteste delle associazioni di cittadini che vivono sotto le rotte aeree dell'attuale pista e che sostengono il progetto di quella nuova che sposterebbe tali rotte su zone disabitate, eliminando l'impatto su tutta una serie di quartieri di Firenze e su Sesto Fiorentino.

La lettura delle carte fiorentine fornisce un chiaro esempio del perché le opere (grandi e piccole) in Italia non si fanno o procedono con lentezza estenuante, penalizzando alla fine la competitività del nostro paese e facendo scappare gli investitori internazionali in nazioni più "ragionevoli". Qualche esempio? Nella messa a punto del masterplan sono state predisposte opere compensative e collaterali di ogni genere, dalla creazione di parchi e aree boscate al risanamento idraulico di un'ampia porzione della piana fiorentina (attesa da decenni), dal potenziamento della rete di piste ciclabili alla creazione di nuove aree naturali di estensione tre volte superiori a quelle interessate dalla nuova pista, fino ai contributi per la costruzione di un nuovo ponte sull'Arno in un comune limitrofo.

Ma tra gli adempimenti messi in campo ce ne sono di "spettacolari", come, citandone solo due come esempi, la sistemazione degli habitat dei chiroterri (i pipistrelli) nelle grotte della Calvana (sui monti a nord di Prato) o la realizzazione di speciali contenitori progettati per tutelare la microfauna dall'attacco di eventuali predatori in caso di caduta accidentale nelle buche che verranno fatte nei terreni per le verifiche della presenza di ordigni bellici. I promotori del masterplan hanno accettato senza fiatare tutte le richieste, alcune giuste (e comprese fin dall'inizio nello stesso progetto), alcune alquanto discutibili ma accolte per buon vicinato e per venire incontro alle esigenze del territorio, per poi sentirsi dire, in una delle contestazioni avallate da TAR e Consiglio di Stato, che siccome sono state poste tante prescrizioni, il progetto non doveva essere approvato e quindi si deve ripartire con un nuovo iter.

Tornando ad una visione più generale, è evidente che non si può andare avanti così. L'Italia non potrà mai essere competitiva in questa situazione ed è inevitabile che altri paesi ci surclassino. C'è l'evidente bisogno di leggi e norme più chiare ed efficienti, che quando un progetto ha ottenuto tutte le autorizzazioni ed approvazioni necessarie dagli enti competenti permettano di procedere alla sua realizzazione senza che piccole minoranze possano fare ulteriori ricorsi contro l'interesse generale di città, territori, regioni e del paese. Anche perché negli iter sono già previsti consultazioni pubbliche e periodi per la presentazione di osservazioni da parte di chiunque le volesse fare.

E, nel caso specifico degli aeroporti, occorrerebbe un intervento chiarificatore e rassicurante di ENAC e del Ministero dei Trasporti e un atto del Governo, non solo per far ripartire i masterplan di Firenze e Salerno, ma per salvare tutto il sistema aeroportuale italiano e la realizzabilità di ogni infrastruttura.

Marco Iarossi