

GL 0DUWHG u JHQQDLR

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Ingegneria</b>				
12/13	Italia Oggi	14/01/2020	<i>Int. a R.Aichner: L'UOMO CON LE PALE FA VOLARE L'ITALIA (S.Lorenzetto)</i>	3
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
7	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>RELAZIONE SHOCK SULL'A14: IL VIADOTTO CERRANO CEDE DI SETTE CENTIMETRI (M.Caprino)</i>	5
1+7	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>VENEZIA, LA SABBIA INCEPPA IL MOSE (J.Giliberto)</i>	6
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
27	Italia Oggi	14/01/2020	<i>BREVI - NONOSTANTE IL BUON</i>	8
32	Italia Oggi	14/01/2020	<i>APPALTI, NON SI SALVA NESSUNO (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	9
38	Italia Oggi	14/01/2020	<i>EDILIZIA, I BENI MERCE DEVONO PAGARE L'IMU (S.Trovato)</i>	10
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
24	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>BREVI - POLIZZA CATASTROFI, MODIFICHE ALLA PDL</i>	11
<b>Rubrica Innovazione e Ricerca</b>				
27	Italia Oggi	14/01/2020	<i>BREVI - PRIMA LA FINLANDIA,</i>	12
39	Italia Oggi	14/01/2020	<i>INNOVARE VALE UN OCCUPATO SU TRE (F.Ummia)</i>	13
<b>Rubrica Economia</b>				
38	Italia Oggi	14/01/2020	<i>PICCOLI COMUNI, MAXI SERVIZI (F.Cerisano)</i>	14
7	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>I CINESI DANNO L'ADDIO AL PORTO PER I MANCATI DRAGAGGI IN LAGUNA (R.De Forcade)</i>	15
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
48	Italia Oggi	14/01/2020	<i>UNIVERSITARI, LA META' VA AL NORD (E.Micucci)</i>	16
28	Corriere della Sera	14/01/2020	<i>UNIVERSITA' DI NAPOLI E CAP GEMINI, PARTE L'ACADEMY PER IL 5G (N.Saldutti)</i>	17
<b>Rubrica Professionisti</b>				
22	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>DALLA CASSA DOTTORI 3 MILIONI AI GIOVANI (F.Micardi)</i>	18
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Italia Oggi	14/01/2020	<i>LA BCE CONTRO IL GOVERNO CONTE: I LIMITI AL CONTANTE NON SERVONO PER COMBATTERE L'EVASIONE... (T.Oldani)</i>	19
1	Italia Oggi	14/01/2020	<i>PROFESSIONISTI, CONTRIBUTI MINI (R.Lenzi)</i>	20

Riccardo Aichner dopo 45 anni vende Aersud ad Airbus per entrare in Air corporate

# L'uomo con le pale fa volare l'Italia

## Da Agnelli a Berlusconi, ha venduto ben 500 elicotteri

DI STEFANO LORENZETTO

**E**scudendo i 300 a disposizione del governo, che fanno della nostra flotta non militare la seconda al mondo dopo quella degli Stati Uniti, in Italia volano circa 500 elicotteri per uso civile. Difficile stabilire quanti di questi siano stati venduti dal veronese **Riccardo Aichner**, visto che in 45 anni di attività la sua Aersud ne ha piazzati soprattutto a operatori civili quasi 500, molti dei quali ancora svolgono onorevolmente il loro servizio in Paesi del Terzo mondo. «Ci sono in manutenzione elicotteri che hanno già percorso 3 milioni di chilometri. Cioè 8 volte la distanza fra la Terra e la Luna». Che cercassero un modello piccolo a 4 posti oppure un mostro a turbina da 5 a 15, i vip si sono sempre rivolti a lui.

Da **Gianni Agnelli** a **Silvio Berlusconi**, non si contano gli imprenditori che **Aichner** ha portato non dico al settimo cielo, ma almeno al quinto o al sesto: **Diego Della Valle** (Tod's e Italo), **Carlo Bonomi Bolchini** (finanza), **Luigi Zunino** (immobili), **Alessandro e Norberto Ferretti** (cantieri navali), i fratelli **Veronesi** (mangimi e Aia), **Pilade Riello** e figli (family company), **Roberto Cavalli** e **Matteo Marzotto** (moda), **Luca e Tony Bassani** (barche e finanza), **Gianni Domenichini** (vernici), **Gianni Zonin** (vini e banche). Per non parlare di colossi quali **Luxottica**, **Pirelli** e **Ferrero**. La Aersud elicotteri, fondata nel 1963 come rappresentanza italiana di Aérospatiale, nel 2019 è stata ceduta da **Aichner** ad Airbus, il gruppo che ha surclassato Boeing diventando il primo produttore al mondo di aerei civili. Adesso l'imprenditore si occuperà di Air corporate, con sede vicino all'aeroporto di Villafranca, che in 20 anni ha totalizzato oltre 45.000 voli e più di 61.000 passeggeri trasportati. Sempre in elicottero, ça va sans dire. «Ma non è una compagnia di elitaxi», precisa. «Opera con una decina di aeromobili da 6 a 12 passeggeri soltanto in abbonamento, al servizio di aziende che ne hanno bisogno con una certa frequenza».

Pensare che **Aichner**, laureato all'Università di Pisa in Ingegneria meccanica con indirizzo propulsivo-aer-

ronautico, si sia innamorato di questo mezzo di trasporto solo perché negli anni della Rai in bianco e nero guardava alla *Tv dei ragazzi* la serie *Avventure in elicottero*, sarebbe fuorviante, anche se va detto che era un fan di quei telefilm. Sulla sua

*Fra i suoi clienti anche Diego Della Valle, Carlo Bonomi Bolchini, Luigi Zunino, Alessandro e Norberto Ferretti, i fratelli Veronesi, Pilade Riello e figli, Roberto Cavalli, Matteo Marzotto, Luca e Tony Bassani, Giovanni Domenichini, Gianni Zonin e colossi come Luxottica, Pirelli e Ferrero. A 17 anni già pilotava aerei da turismo dalla Francia al Marocco*

vocazione al volo ha influito semmai il fatto di essere figlio della medaglia d'oro al valor militare **Martino Aichner**, aerosilurante agli ordini dell'asso **Carlo Emanuele Buscaglia**. Un pioniere dell'industria elicotteristica in Italia, **Aichner** senior. Cominciò l'attività nel 1972 come rappresentante della francese Sud Aviation, la compagnia costruttrice del Caravelle e del Concorde. Fu lui, con l'assistenza del figlio Riccardo, che oggi ha 67 anni, a suggerire all'Enac (Ente nazionale aviazione civile) le linee guida della legislazione sugli elicotteri, fino a quel momento inesistente nel nostro Paese. «Sul finire degli anni Sessanta, papà portò per la prima volta in Italia i Canadair per spegnere gli incendi», ricorda l'erede. «Telefonò di persona a **Raymond Marcellin**, ministro degli Interni francese, e ottenne di fargliene dirottare due sul lago di Garda, da cui attingerò l'acqua che spese un incendio boschivo in Trentino. I poveri piloti stavano tornando alla loro base e si ritrovarono a 1.000 chilometri di distanza senza nemmeno lo spazzolino da denti».

**Tipo tosto, suo padre.** Lo aiutava la sua fama di eroe. Era nato a Trento a otto mesi dalla fine della Prima guerra mondiale, quindi austriaco, così come sudditi dell'Impero austro-ungarico erano i miei nonni, originari di Bressanone e della Val di Non. Ultimo di tre figli rimasti orfani, fu mandato a studiare a Roma. Si laureò in Legge e divenne avvocato. Ma la passione per il volo era troppo forte. Conseguì il

brevetto di pilota civile. Nel 1939 passò un concorso che era stato bandito su misura perché lo vicesse **Bruno Mussolini**: i vertici dell'Aeronautica volevano dare in fretta i gradi al figlio del Duce. Purtroppo mio padre ebbe un incidente di volo e fu cacciato dalla Scuola aerosiluranti.

**Che cosa combinò?** A Trieste scese troppo di quota con il suo trimotore Savoia Marchetti Sparviero per salutare gli amici sulla spiaggia e fu costretto a un ammaraggio di fortuna. **Buscaglia** lo venne a sapere e lo volle nel suo gruppo proprio per questa prodezza. Il 15 giugno 1942 uscirono insieme in missione sul Mediterraneo. Il comandante fece ritorno alla base mentre mio padre si lanciò da solo sul cacciatorpediniere inglese *Bedouin* e lo affondò, inabissandosi a sua volta colpito dalla contraerea nemica. I marinai britannici furono raccolti da

*Suo padre era Martino Aichner, l'aerosilurante che, agli ordini dell'asso Carlo Emanuele Buscaglia, nel 1942 si lanciò da solo sul cacciatorpediniere inglese Bedouin nel Mediterraneo e lo affondò. Dopo la guerra la medaglia d'oro al valor militare divenne rappresentante della francese Sud Aviation, la compagnia costruttrice del Caravelle e del Concorde*

una nave-ospedale italiana, lui fu salvato in extremis a tarda sera da un idroscorco. Per questa eroica azione, **Benito Mussolini** scese apposta in Sicilia a conferirgli la medaglia al valore. Ma il riconoscimento più importante arrivò nel 1986, quando l'ammiraglio inglese gli fece incontrare a Londra il vicecomandante del *Bedouin*, **Sherard Manners**. Due uomini che avevano cercato di uccidersi a vicenda si abbracciarono commossi.

**E pilota come suo padre?**

So portare gli elicotteri e dai 17 ai 30 anni ho pilotato gli aerei da turismo. Con tre amici, sorvolammo per un mese Francia, Spagna e Marocco con un Piper.

**Diciassette anni?** Esatto. L'età minima per conseguire il brevetto di volo era quella. Oggi è 16 anni. **Ma è pazzesco.** Sono norme internaziona-

li derivate dalla legislazione statunitense. Mio fratello **Alessandro** a 16 anni già pilotava gli alianti.

**Dove si consegue il brevetto?**

In varie scuole. Per esempio a Milano, Trento, Brescia, Lugo di Romagna e Arena Po, vicino a Pavia. Prevede 45 ore di volo e lezioni teoriche. Costa sui 20.000 euro. Di solito servono sei mesi; studiando in forma intensiva possono bastare anche 30 giorni. Ma il brevetto di pilota privato è solo l'abbicci. Per saper davvero volare bisogna arrivare fino alla zeta.

**Chi vigila sull'idoneità psicofisica dei candidati?**

L'Enac. Le visite mediche vanno ripetute ogni due anni, oppure ogni 12 o 6 mesi, a seconda del tipo di brevetto e dell'età.

**Chi fu il suo primo cliente?**

La Provincia autonoma di Trento. Mio padre fece da apripista all'utilizzo degli elicotteri per scopi che negli anni Settanta erano sconosciuti: l'antincendio boschivo e l'elisoccorso. Dal 1987 l'Aiut Alpin Dolomites, che presta il soccorso alpino nelle valli ladine dell'Alto Adige ed è uno dei più efficienti al mondo, impiega Alouette ed Ecuireuil forniti dall'Aersud. E non vanno dimenticati i carichi in montagna. Un tempo si usavano i muli per raggiungere le località più impervie.

La nostra dimostrazione inaugurale fu trasportare una cucina, appesa al gancio baricentrico, fino al rifugio Stavel Francesco Denza, 2.298 metri di quota, inaugurato 120 anni fa ai piedi del ghiacciaio della Presanella.

*Si va dai 300mila euro del più piccolo elicottero biposto ai 13 milioni del più sofisticato a turbina. Volare con il Robinson a pistoni costa 400 euro l'ora, con il Super Puma da 20 posti di Airbus intorno agli 8mila. In mezzo, c'è una fascia che oscilla fra i 3mila e i 6mila. I taxi volanti? Ci vorranno cinque anni prima di capire dove andiamo a parare*

**Il suo primo cliente privato chi fu?**

**Silvio Berlusconi.** Gli consegnammo un Lama 315. All'epoca mi pare che costasse 200 milioni di lire. Andai io alla trattativa nella sede della sua Edilnord. In

quel periodo il Cavaliere era tutto preso dalla costruzione di Milano 2, l'avventura televisiva non era ancora cominciata. Subito dopo si fece vivo **Gianni Agnelli**, che già possedeva un Eurocopter acquistato in Francia. Volle sostituirlo. In seguito ne cambiò tre, in media uno ogni dieci anni.

**L'Avvocato era un cliente molto esigente?**

Più che altro molto curioso e molto competente. Mi convocava a Torino perché gli illustrassi le caratteristiche dei vari modelli. Si appassionava a ogni particolare e al momento di scegliere dimostrava una capacità di sintesi spiazzante. Non pretese mai allestimenti di lusso. Anzi, direi che gli fornii sempre elicotteri alquanto spartani.

**Le dava di ritorno l'usato?**

Come si fa con la Fiat. Il suo primo elicottero, un Alouette 3, finì alla Provincia di Trento per i soccorsi in montagna.

**Il cliente più meticoloso?**

Senza altro **Diego Della Valle**. Per il suo Dauphin 365 disegnò personalmente gli interni, scegliendo gli accostamenti fra pelle, radica e colore della moquette.

**Quanto costa un elicottero?**

Si va dai 300.000 euro del più piccolo biposto a pistoni ai 13 milioni del più sofisticato a turbina.

**Per volare la spesa è ingente?**

Con il Robinson a pistoni, 400 euro l'ora. Con il Super Puma da 20 posti di Airbus siamo intorno agli 8.000 euro l'ora. In mezzo, c'è una fascia che oscilla fra i 3.000 e i 6.000 euro l'ora, alla quale appartengono vari modelli assai diffusi della Leonardo helicopters, quella che prima si chiamava Agusta, da 6 a 12 passeggeri.

**Roba da milionari.**

Chiesero a **Gianni Agnelli** che cosa distinguesse il vero ricco da quello finto. «I mezzi di trasporto», rispose. In realtà, oggi non è più così. Molto dipende dalle necessità aziendali. Conosco imprenditori che fanno pochi milioni di euro di fatturato ma hanno uno stabilimento a nord di Roma e uno a sud e sono stati costretti a comprarsi l'elicottero perché non potevano più usare il Grande raccordo anulare.

continua a pag. 13

SEGUE DA PAG. 12

**C'impiegava tanto per convincere un potenziale acquirente?**

Per l'elisoccorso anche anni, data la molteplicità degli interlocutori coinvolti. Con i privati in genere bastavano due mesi. In alcuni casi li ho convinti nel giro di due soli incontri, dopodiché dovevano però aspettare da 6 a 12 mesi per la consegna: ogni esemplare viene costruito solo su ordinazione.

**Mi faccia uno di questi casi.**  
 Lo stilista **Roberto Cavalli**. Da allora pilota il suo elicottero. Quando glielo vendetti addirittura ignorava che servisse il brevetto di volo. Anche **Matteo Marzotto** si mette alla cloche da solo.

**Ma i clienti badano più al prezzo o alla sicurezza?**

La sicurezza è il primo valore per noi. Ho dovuto convincere alcuni acquirenti freschi di brevetto a volare per almeno due anni soltanto con il pilota. Fosse dipeso da loro, avrebbero usato l'elicottero come se fosse un'auto.

**Gli elicotteri possono atterrare ovunque?**

Sì, in teoria.  
**E in pratica?**  
 Basta che il proprietario del terreno li autorizzi e che non arrechino danni a terzi.

**A che velocità viaggia un elicottero?**

Dai 220 ai 280 chilometri orari.

**Autonomia?**

Dai 500 agli 800 chilometri.

**E con il buio come fa?**

Se la notte è luminosa, può volare a vista. Da poco è disponibile il sistema *nigh vision goggles*. Si tratta di visori che intensificano la luce, come

se fosse giorno.

**Su quali distanze l'elicottero è più conveniente dell'aereo?**

Circa 500 chilometri. Però bisogna chiedersi quanto incide il fattore tempo. La distanza in linea d'aria tra Milano e Firenze è di 250 chilometri, 55-65 minuti di volo. Nei 25 minuti che un aereo impiega a decollare da Linate, sempreché la torre di controllo gli dia subito l'autorizzazione, l'elicottero è già a metà percorso.

**A che altezza vola?**

Fra i 300 e i 3.000 metri. Ma può

*Greta Thunberg per andare da Lisbona a Madrid ha usato un treno che nei 120 chilometri del tratto non elettrificato è trainato da una locomotiva a nafta, la quale produce l'anidride carbonica paragonabile a quella di un aereo. Ho cercato di spiegare a un sottosegretario come si potevano ridurre i costi dell'elisoccorso. Non capiva, anzi non gli interessava*

raggiungere i 6.000 e scavalcare le Alpi.

**Sai che mal d'aria.**

Niente affatto. Chi soffre di vertigini sale più volentieri sull'elicottero che sull'aereo. Raramente m'è capitato d'incontrare passeggeri impauriti. Sarà perché alle quote più basse ci si gode una dimensione del paesaggio unica.

**Non dev'essere piacevole un'avaria sulle Alpi.**

In questo caso l'elicottero si tra-

sforma in aliante e la planata è controllata fino a terra. Insomma, non viene giù come un sasso. A ogni 100 metri di quota persi, corrisponde un avanzamento di circa 300-400 metri. Calando la potenza del motore, le pale ruotano planando attorno all'asse del rotore, per cui l'elicottero scende restando sempre manovrabile fino al suolo. L'atterraggio a motore spento è una delle esercitazioni più comuni nel conseguimento del brevetto.

**Tutto ciò che vuole. Però mio nonno diceva: «Uccelli in aria, pesci in acqua, uomini in terra».**

Gli uccelli sono belli pesanti, gli uomini e gli elicotteri pure. Però volano tutti. E l'aria è molto dura, consistente: se la prendi in velocità, ti sostiene bene.

**Crede nei taxi volanti a decollo e atterraggio verticali?**

Attendo di vederli operativi. Sono macchine elettriche con tanti rotori, dotate di batterie ponderose, che ogni 15-20 minuti vanno ricaricate. Mi lasciano perplesso. Idem i droni, per i quali già hanno annunciato che voleranno con il pilota automatico per risparmiare i 90 chili di peso di quello in carne e ossa. Ci vorranno altri cinque anni prima di capire dove andiamo a parare.

**Greta Thunberg non usa né elicotteri né aerei, perché sostiene che inquinano.**

Gli ecologisti non vedono di buon occhio nulla che sia motorizzato, si sa. Per andare da Lisbona a Madrid, la **Thunberg** ha usato il Trenhotel Lusitania. Il quale, nei 120 chilometri del tratto non

elettrificato tra San Vicente de Alcántara e Cáceres, è trainato da una locomotiva anni Cinquanta alimentata a nafta, che sbuffa quantitativi di anidride carbonica paragonabili a quelli prodotti da un aereo in 60 minuti.

**Messaggio ricevuto.**

Come sugli aerei, i motori sono sofisticatissime turbine a gas. In più, gli elicotteri consentono operazioni di soccorso, di polizia e antincendio, sono preziosi nella difesa del territorio, nei trasporti in alta montagna, nella posa delle reti paravalanghe e degli elettrodotti, nei trattamenti agricoli, nella manutenzione di parchi eolici e ponti radio. Lei immagini un'antenna che si guasta a 3.000 metri di quota. Che fa? Manda su una squadra a piedi? Ci va in treno?

**Tragga le conclusioni.**

Da anni cerco di capire perché mai questo Paese sia governato da persone che hanno un livello di competenza spesso inferiore a quello medio dei cittadini. Noi italiani sappiamo lavorare di più e meglio dei francesi, degli inglesi, degli spagnoli e persino dei tedeschi. Ma quando c'imbattiamo nello Stato, non abbiamo scampo. Le consultazioni con un clic sul Web hanno ulteriormente imbarbarito lo scenario. Peccato che a eleggere soggetti spesso incapaci, ignoranti, inadatti siamo noi stessi. Non resta che volare alto, sopra la politica.

**Amen.**

Ho cercato di spiegare a un sottosegretario come si potevano ridurre i costi dell'elisoccorso. Non solo non capiva: non gli interessava proprio. Il che è anche peggio.

**L'Arena**

© Riproduzione riservata



**INFRASTRUTTURE**

OGGI LA DECISIONE

## Relazione shock sull'A14: il viadotto Cerrano cede di sette centimetri

Mentre si va verso un allentamento del divieto di transito ai mezzi pesanti, il viadotto Cerrano dell'autostrada A14 finisce anche nel mirino della Procura di Teramo, oltre che di quella di Avellino. Ieri sono anche circolati i contenuti dell'ordinanza con cui il 18 dicembre il gip irpino ha disposto proprio la chiusura ai mezzi pesanti, che da una settimana sta creando il caos poco a nord di Pescara, sulla statale 16 tra Pineto e Montesilvano; secondo l'interpretazione data da molti media, ne emergerebbe che ci sarebbe stato uno spostamento di 7 centimetri nei piloni.

Autostrade per l'Italia (Aspi) ha puntualizzato che questo dato «non si riferisce alle pile, ma allo spostamento massimo del terreno nei pressi della Pila 1 registrato dalla strumentazione nell'arco di 3 anni (2016-2018). Tale valore non si riferisce dunque alle pile del viadotto, che non hanno mai raggiunto movimenti attenzionabili nel periodo considerato».

Ma resta il fatto che lo spostamento di 7 centimetri causa un problema, non sulle pile ma sulle loro fondazioni. Un problema tanto rilevante da essere attenzionato dagli ispettori del ministero delle Infrastrutture (Mit): il terreno franoso, spostandosi, crea una spinta nelle sottofondazioni. Che, nel caso della pila 1, sta causando una deformazione (*plasticizzazione*, in gergo tecnico) del palo che si trova all'attacco alla fondazione.

Aldilà della rilevanza tecnica del problema, che se si confermasse pienamente come oggi appare richiederebbe lavori consistenti, non ci saranno ripercussioni sul traffico: come anticipato dal Sole 24 Ore venerdì 10 gennaio, basterà predisporre un piano di emergenza per bloccare il traffico appena nelle fondazioni si registrerà un movimento superiore a una soglia di allerta, che verrà calcolata in questi giorni. Entro la fine della settimana dovrebbe essere installato un sistema di sensori proprio sulle fondazioni (finora il monitoraggio è stato eseguito solo sulla frana).

Oggi, intanto, il viadotto potrebbe essere riaperto ai mezzi pesanti. Ai quali dovrebbe comunque essere imposto l'obbligo di marciare a 100 metri di distanza l'uno dall'altro, almeno fino a quando sarà completata l'analisi delle reali caratteristiche antisismiche delle cerniere dell'impalcato (operazione che potrebbe richiedere un paio di mesi).

Ai mezzi pesanti potrebbero essere imposti anche il limite di velocità di 70 km/h e il divieto di sorpasso. Ma sono misure al momento irrilevanti: da settembre, sul viadotto Cerrano si viaggia su una sola corsia per carreggiata, per il sequestro delle barriere laterali e della corsie di marcia a loro più vicina.

Il sequestro era stato disposto dal gip di Avellino, su richiesta della Procura. I pm hanno accertato che le modifiche agli ancoraggi apportate da Aspi dopo la strage

del bus precipitato il 28 luglio 2013 dal viadotto Acqualonga (presso Avellino) sono state bocciate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici: non ci sarebbero garanzie che reggano come dovuto agli urti da parte di mezzi pesanti, mentre invece provocherebbero danni eccessivi sui mezzi leggeri. In questo quadro, ieri si è appreso che anche la Procura di Teramo ha aperto un fascicolo. Le ipotesi di reato finora sono ignote.

—Maurizio Caprino

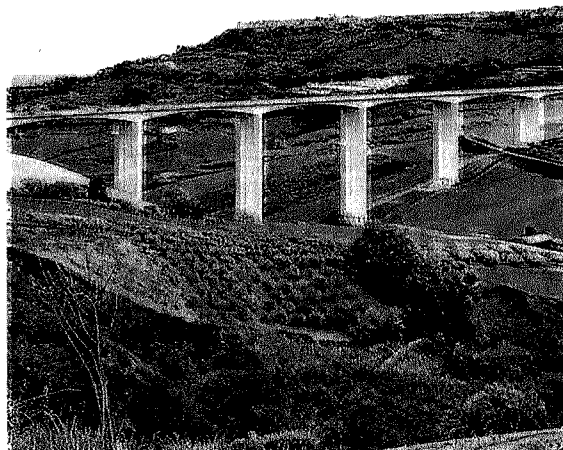
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA

7

**SPOSTAMENTO DEL VIADOTTO**

Uno spostamento di 7 centimetri sotto il viadotto causa un problema, non sulle pile ma sulle loro fondazioni



**Sulla frana.** Il viadotto Cerrano dell'autostrada A14





































