

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

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

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

Rowen Aquilina, Oscar Bernardi, Marco Bianchi,
 Fabio Braghini, Andrea Buzzacchi, Chris Cauchi,
 Federico Ciacchella, Rolando Criniti, Paolo Di Biagio,
 Marco Finelli, Roberto Fregnan, Guglielmo
 Guglielmi, Riccardo Niccoli, Miroslav Sedy,
 Nunzio Sorrenti, Andrea Spoladore, Elio Virolì.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Daniela Mingaia - Tel. +39 055 4633439
 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

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50.
 Arretrato euro 5,50 con bonifico bancario intestato a
 EDAI srl presso Banca CR Firenze
 IBAN IT64F0616002800100000013162
 bic/swift code CRFIT3F

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
 con bonifico bancario intestato a EDAI srl
 presso Banca CR Firenze
 IBAN IT64F0616002800100000013162
 bic/swift code CRFIT3F

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.

© 2016 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 - Email: edai@edaiperiodici.it



HAG

In copertina: il Cessna O-1E Bird Dog I-BDOG, ricostruito da Andrea Rossetto come O-1G, è stato tra i premiati del 44° Raduno CAP. L'articolo sul raduno è a pag. 42.

NEWS

- 5 **Notizia del mese**
Alitalia: le precondizioni tradite
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 10 **News Italia**
Compagnie aeree
- 12 **News Italia**
Forze aeree
- 14 **News Italia**
Industria
- 20 **News Estero**
Trasporto aereo
- 26 **News Estero**
Forze aeree
- 32 **News Estero**
Industria
- 38 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 82 **Notiziario AOPA**
- 85 **Notiziario CAP**
- 87 **Notiziario AeCI**
- 88 **Veterani**
- 91 **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.express.it. Potrai acquistare la copia singola o abbonarti per 12 mesi.

ARTICOLI

- 9 **Aeroporti**
Bruxelles: ritorno alla normalità
- 17 **Industria**
La 4ª rivoluzione industriale a un convegno di Avio Aero
- 18 **Airshow**
Reno Air Races
- 31 **Industria**
Il Boeing T-X
- 41 **Tecnica**
Aurora D8: le forme del futuro
- 42 **Aviazione generale**
44° Raduno CAP
- 48 **Industria**
Leonardo Elicotteri produrrà in Algeria
- 50 **Manifestazioni**
Wonsan Air Festival 2016
- 54 **Forze aeree**
Gli Hornet di Miramar
- 62 **Ala rotante**
Avionord: le ali del Gran Premio di Monza
- 64 **Trasporto aereo**
Air India Express: l'arte in volo
- 70 **Photoalbum**
Cartolina dalla Colombia
- 72 **Aeronautica Militare**
72° Stormo: la fucina dei piloti di elicottero
- 78 **Aero Club d'Italia**
Sport aeronautici 2016
- 80 **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 84 **Veterani**
Vola lo Junkers F13 Rimowa
- 86 **Manifestazioni**
Festa dell'Aria a Capannori

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.

Alitalia: le precondizioni tradite

È di nuovo polemica su Alitalia: i conti ancora non tornano. Nonostante l'arrivo del socio di maggioranza relativa Etihad Airways ed i suoi interventi sulla gestione dell'azienda, Alitalia continua a perdere più soldi del previsto e i tempi per il raggiungimento del pareggio e il ritorno all'utile sembrano di nuovo allungarsi. E non solo: per fronteggiare la situazione sembra ormai imminente la presentazione di un aggiornamento del piano industriale con una ventilata ristrutturazione che potrebbe contenere ulteriori tagli al personale.



James Hogan, amministratore delegato della compagnia italiana e presidente e amministratore delegato di Etihad Airways non ci sta però a prendersi tutta la colpa della situazione e in un'intervista al Corriere della Sera, il 6 ottobre, ha voluto togliersi i classici sassolini dalla scarpa lamentando che alcune delle precondizioni che erano state

pattuite con governo e sindacati al momento in cui il vettore arabo ha accettato di entrare in Alitalia non sono state mantenute.

Il governo italiano ci ha avvicinato più volte per convincerci ad entrare in Alitalia, sintetizziamo dall'intervista, e avevamo detto di no per tre volte, perché temevamo che le nostre condizioni non sarebbero state rispettate e perché eravamo preoccupati dal comportamento storico dei sindacati italiani. E, secondo quanto ricostruisce il manager australiano, le paure si sono avverate.

A proposito delle precondizioni sulle quali il governo aveva fatto delle precise promesse, Hogan spiega: «Una delle questioni chiave era poter usare Linate e costruire lì una base molto più forte, cambiando la legge Bersani in modo da poter volare anche al di là dell'Europa. Purtroppo è tutto rallentato nelle procedure europee e nelle lobby interne fra Malpensa e Linate». Inoltre, aggiunge, il governo doveva creare un fondo (si parlava di 20 milioni l'anno), per rafforzare il turismo in Italia e dare maggiore visibilità all'estero al bel paese come meta turistica... ma nulla si è visto.

A proposito delle sigle sindacali e dei recenti scioperi, ha aggiunto: «Sono deluso anche dai sindacati. Quando ho fatto questo accordo sono stato molto chiaro con loro: avevo bisogno di tre anni di pace industriale per ricostruire l'azienda. Ora sono passati appena 18 mesi e in una vertenza per qualcosa che vale come un caffè lanciano uno sciopero». Hogan si riferisce alla diatriba nata dalla decisione della compagnia di rivedere le agevolazioni di viaggio (CAF/CFS) che, in sostanza, consentono a piloti e assistenti di volo di usufruire gratuitamente dei voli della compagnia per recarsi sul luogo di lavoro. «Un benefit che non ha nessun'altra compagnia al mondo» chiosa Hogan. Da questo contrasto è scaturito lo sciopero del 22 settembre scorso, fatto dalle sigle ANPAC, ANPAV e USB e revocato invece da FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti e UGL.

Hogan sostiene che negli altri paesi dove sono stati fatti investimenti simili (Australia, India, Seychelles, Serbia, Svizzera e Germania), il clima è stato più collaborativo, sia da parte dei governi sia da parte dei sindacati, ed i risultati si sono visti (anche se Air Berlin, in realtà, sta affrontando una dolorosa ristrutturazione). Molto simili a quella italiana sono state le vicende di Air Seychelles e Air Serbia: anche in quel caso i rispettivi

governi hanno chiesto ad Etihad di intervenire per risanare le compagnie aeree nazionali. «I governi mi hanno chiesto "potete rendere efficienti queste compagnie?" - spiega Hogan - lo ho indicato una serie di condizioni e requisiti per rimettere in sesto il business».



Alle esternazioni di Hogan ha risposto a stretto giro di posta (il giorno stesso), il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, affermando che il governo ha rispettato tutti i suoi impegni con Alitalia. Lo ha fatto, spiega, operando per garantire le più idonee condizioni di sviluppo a beneficio delle compagnie aeree operanti sul territorio nazionale, e tra

queste Alitalia. Tra gli interventi, elenca il ministro, il prolungamento di tre anni del fondo speciale per il trasporto aereo fino a tutto il 2018 (per garantire l'assorbimento degli esuberanti conseguenti alla crisi del settore), la decontribuzione sull'indennità di imbarco per i passeggeri da scali domestici e la decontribuzione sulle indennità del personale di volo.

Per quanto riguarda il decreto Lupi sulla regolamentazione delle rotte su Linate, il ministro ricorda che la Commissione Europea ha richiesto all'Italia di notificare formalmente un nuovo decreto, in mancanza del quale sarebbe stata avviata una procedura di infrazione, e la notifica è ora in corso di conclusione. A proposito degli investimenti sul turismo, il ministro afferma che «nessun Governo ha mai investito tante risorse come questo, riconoscendo nell'attrattività dell'Italia uno dei primi motori economici e sociali». E si citano a tal proposito gli 1,12 miliardi di euro per i cantieri per la cultura, il programma operativo nazionale "Cultura e Sviluppo" 2014-2020 e il piano strategico per il turismo in Italia. «Abbiamo sempre lavorato e continueremo a farlo in un'ottica di leale collaborazione nel rispetto dei reciproci ruoli e nella cornice delle norme europee». ha concluso il ministro Delrio.

Noi in questa sede non intendiamo commentare l'operato dei nuovi vertici dell'Alitalia, come invece fanno con grande sicurezza molti osservatori e giornalisti (tutti allenatori di calcio quando gioca l'Italia e tutti esperti di gestione di compagnie aeree oggi). E nemmeno vogliamo allinearci a tutta quella schiera di sedicenti esperti e ipercritici che sembra godere quando qualcosa va male in Italia. È evidente che i risultati promessi e sperati non sono per adesso stati raggiunti ed è quindi chiaro che qualcosa non ha (ancora?) funzionato.

Però ci sembra troppo facile dare tutta la colpa al management della compagnia, che sta cercando di "scrostare" una struttura stantia vecchia di decenni e ancora pervasa di cattive abitudini. Come forse è troppo facile, ne diamo atto ai critici, dare tutta la colpa a Linate e alle low cost. Ma ci meraviglia che quello che ha detto Hogan abbia tanto scandalizzato molti. Il manager non ha fatto altro che nominare solo alcuni dei molti, arcinoti, problemi che assillano l'Italia e frenano l'arrivo di investitori stranieri nel nostro paese, quali la mancanza di una forte ed unitaria immagine all'estero, fondamentale nella promozione del turismo (ma non solo) e l'arretratezza di una certa parte del mondo sindacale che evidentemente non si accorge (o non vuole accorgersi) del mondo che cambia.

Marco Iarossi