

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 Gentili - r.gentili@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Giorgio Adamo, Nicolo Bacchi, Sergio Barlocchetti,
Luciano Bertolini, Santolo Caldarelli, Joanne Calella,
Marco Caruana, Chris Cauchi, Giuseppe Danesi,
Marco De Montis, Massimo Filippini, Franco Gianvanni,
Sergio Iarossi, Dario Nanna, Vincenzo Pedrielli, Matteo
Portone, Alessandro Signorini, Adriano Spada, Peter ten
Berg, Fabio Tognolo, Joris van Boven, Alex van Noije.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Raffaele Piesco

Email: raffaele.piesco.edai@gmail.com

Prezzo di copertina/cover price euro 7,00

Arretrato Italia euro 7,00

Arretrato/back issue abroad UE euro 12,70

Arretrato/back issue abroad extra UE 15,60

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 63,00 - Abroad UE euro 130,00

Abroad extra UE euro 160,00

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

SODIP Srl

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

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

Distributore per l'estero

SODIP Srl, Via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo

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

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

© 2024 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



KENMORE

*In copertina: un De
Havilland DHC-2 Beaver
della compagnia
statunitense Kenmore Air.
L'articolo è a pag. 44.*

ARTICOLI

- 44** **Trasporto aereo**
Kenmore Air
- 48** **Attualità**
Gli aeroporti pugliesi per il G7
- 50** **Forze aeree**
Le Scuole dell'Ejército del Aire - 1
L'Academia General del Aire di
San Javier
- 53** **Storia**
Celebrazione del Ponte di Berlino
a Wiesbaden
- 54** **Forze aeree**
Le Scuole dell'Ejército del Aire - 2
I Northrop F-5 di Talavera
- 58** **Manifestazioni**
Fly Party 2024 - 20 anni di HAG
- 62** **Aeroporti**
Ljubljana Airport
- 68** **Esercitazioni**
Tiger Meet 2024
- 72** **Saloni**
ILA 2024
- 74** **Scuole volo**
Air Vergiate: da sempre primi
- 76** **Manifestazioni**
Duxford Summer Show

NEWS

- 5** **Notizia del mese**
Via libera alle "nozze"
Lufthansa-ITA Airways
- 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** **Air Traffic Management**
- 84** **AOPA Italia**
- 87** **Club Aviazione Popolare**
- 88** **Veterani e musei**
- 90** **Recensioni**
- 92** **Incidenti**
- 96** **Notizie in libertà**
- 98** **Ultima Pagina**

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.

Via libera alle “nozze” Lufthansa-ITA Airways

«Questi impegni dissipano completamente le preoccupazioni della Commissione relative alla concorrenza. Pertanto la Commissione ha concluso che l'operazione, così come modificata dai suddetti impegni, non desta più preoccupazioni sotto il profilo della concorrenza. La decisione è subordinata al pieno rispetto degli impegni, la cui attuazione sarà monitorata da un fiduciario indipendente, sotto la supervisione della Commissione». Queste le parole con le quali la Commissione Europea, in un comunicato emesso il 3 luglio, ha autorizzato il progetto di acquisizione del 41% delle azioni di ITA Airways da parte di Lufthansa per 325 milioni di euro. L'operazione dovrebbe concludersi entro la fine dell'anno, nel novembre 2025 Lufthansa acquisirà un altro 49% e nel 2028-2029 il restante 10%, per arrivare al controllo totale, per un importo complessivo di 829 milioni.

È stato un percorso lungo e doloroso, con un duro confronto tra la Commissione Europea da una parte e Lufthansa e il Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano (MEF, detentore del 100% delle azioni di ITA) dall'altra. Qualcuno in questi mesi di trattative si è scandalizzato per la rigidità dei burocrati di Bruxelles, paventando anche un disegno politico contro l'Italia, alimentato dai francesi del gruppo Air France si sosteneva, e per le richieste di compensazioni giudicate troppo punitive e tese a far saltare l'accordo. In realtà trattative simili sono avvenute e avvengono ogni volta che si verificano dei casi di acquisti tra vettori aerei con la Commissione che vigila sulle operazioni e chiede contromisure, spesso pesanti, per evitare posizioni dominanti, riduzione della concorrenza e aumento dei prezzi.

In questo stesso periodo, per esempio, la Commissione sta “braccando” il gruppo IAG - International Airlines Group (che comprende British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling e Level) che intende acquisire anche la spagnola Air Europa. Inoltre il caso Lufthansa-ITA Airways era ancora più problematico in quanto il gruppo tedesco, sotto la guida di Lufthansa, già controlla altri sei vettori, tre dei quali ex compagnie di bandiera con il relativo peso: Air Dolomiti, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings, Swiss e la nuova Lufthansa City Airlines.

Che dire? Un altro “pezzo” d'Italia che passa in mani straniere? Vero, ma visto quello che siamo stati capaci di fare in tutti questi decenni con la nostra compagnia di bandiera, costata ai contribuenti circa 14 miliardi di euro, probabilmente meglio così! La paura, paventata da qualcuno, che con questa operazione ITA Airways sarà relegata al ruolo di vettore regionale minore, con lo spostamento di prezioso traffico verso gli hub tedeschi, crediamo sia infondata. Il piano di Lufthansa è stato chiaramente dichiarato ed ha senso: Roma Fiumicino diverrà il sesto hub del gruppo e quello posizionato più a sud, con ottime prospettive di incrementare il business verso destinazioni della parte meridionale del globo e in particolare verso

Centro e Sud America, nord Africa e Medio Oriente. Ciò vuol dire, per capirsi, che tutti i passeggeri in partenza con vettori del gruppo dai paesi del sud Europa non verranno più portati agli hub tedeschi per poi “tornare indietro” verso sud, ma saranno direttamente instradati su Fiumicino per prendere i voli di ITA Airways. Con ottimizzazione sia dei viaggi dei clienti sia delle operazioni e dei conti delle compagnie aeree coinvolte.

Tornando all'accordo chiuso con la Commissione, questa aveva espresso dubbi sull'operazione in considerazione del fatto che «Lufthansa e ITA gestiscono un'ampia rete di rotte a partire dai rispettivi hub in Austria, Belgio, Germania, Svizzera e Italia. Le loro attività sono in larga misura complementari in quanto operano da diversi hub rispettivamente nell'Europa centrale e in Italia. Lufthansa fa inoltre parte di imprese comuni con United Airlines e Air Canada per le rotte transatlantiche e con All Nippon Airways per le rotte verso il Giappone».

Da qui l'apertura dell'inchiesta e la conclusione che ci fosse il rischio di ridurre la concorrenza su alcune rotte a corto raggio che collegano l'Italia ai paesi dell'Europa centrale e su un limitato numero di rotte a lungo raggio tra Italia e Stati Uniti e Canada (anche in considerazione degli accordi del gruppo Lufthansa con United Airlines e Air Canada) e con il rischio che si creasse o rafforzasse la posizione dominante di ITA a Milano Linate.

A fronte di queste contestazioni, Lufthansa e ITA hanno presentato una serie di proposte che sono state più volte ampliate via via che la Commissione le giudicava insufficienti. Alla fine l'accordo è stato raggiunto per i tre punti contestati.

- Per le rotte a corto raggio, Lufthansa e ITA metteranno a disposizione di una o due compagnie aeree concorrenti le risorse necessarie per iniziare a operare voli diretti tra Roma o Milano e alcuni aeroporti dell'Europa centrale. Le compagnie entranti dovrebbero operare su queste rotte per un certo periodo di tempo minimo e una di queste dovrà avere accesso alla rete ITA per offrire voli in coincidenza tra Europa e città italiane.

- Per le rotte a lungo raggio, Lufthansa e ITA concluderanno accordi con i concorrenti per migliorare la loro competitività su alcune direttrici (in particolare da Roma a Washington, San Francisco e Toronto), per esempio accordi interline o aumento delle frequenze.

- Per l'aeroporto di Linate, Lufthansa e ITA trasferiranno 15 coppie di slot ad altri vettori con la possibilità che uno di questi apra una base con cinque aerei.

Chissà che questa volta, dopo i vari tentativi falliti di rilanciare Alitalia tra capitani coraggiosi e gli arabi di Etihad Airways, non sia davvero la volta buona?

Marco Iarossi

