

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151
Email jp4@jp4magazine.com

Amministrazione e abbonamenti:
Email edai@edaiperiodici.it
Tel. 351 3636769

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

Nicolò Bacchi, Cesarina Barghini, Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi, Domenico Binda, Raoul Blasi, Mario Caruana, Chris Cauchi, Mauro Cini, Paolo Colucci, Marco De Montis, Massimo Filippini, Sergio Iarossi, Marcel-Rudi Mantaj, Nicholas Moneta, Agostino Pecchio, Giacomo Pierro, Martin Sharenborg, Alessandro Signorini, Peter ten Berg, Ramon Wenink, Roberto Yanez.

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: Graphicscalve SpA

Vilminore di Scalve (BG)

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



GIAN CARLO VECCHI

In copertina: il pilota di un F-35B della Marina Militare, in volo con due Su-30 indiani ed un A330 MRTT francese, mostra orgogliosamente al nostro fotografo un foglio con la scritta "Fly Navy". L'articolo col bilancio della partecipazione della Marina alla campagna nell'Indo-Pacifico è a pag. 44.

NEWS

- 5 **Notizia del mese**
ITA-Lufthansa: via libera dell'UE
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 10 **News Italia**
Compagnie aeree
- 14 **News Italia**
Forze aeree
- 18 **News Italia**
Industria
- 22 **News Estero**
Trasporto aereo
- 30 **News Estero**
Forze aeree
- 36 **News Estero**
Industria
- 42 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 29 **Air Traffic Management**
- 82 **Notiziario HAG Italy**
- 84 **Notiziario AOPA**
- 87 **Notiziario CAP**
- 88 **Veterani e musei**
- 90 **Recensioni**
- 92 **Incidenti**
- 96 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

- 35 **Forze aeree**
Livrea patriottica per i caccia sauditi
- 44 **Marina Militare**
La campagna della Marina nell'Indo-Pacifico
- 52 **Trasporto aereo**
MSC Air Cargo
- 54 **Trasporto aereo**
Air Mediterranean
- 56 **Saloni**
Il salone di Zhuhai
- 60 **Elisoccorso**
HEMS: selezioni a rischio
- 64 **Esercitazioni**
Cruzex 2024
- 66 **Manifestazioni**
Marrakesh Air Show 2024
- 68 **Cartoline dal passato**
Tupolev a Fiumicino
- 70 **Forze aeree**
H145: il nuovo elicottero SAR dell'Esercito Tedesco
- 76 **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 81 **Spazio**
Proba-3: eclissi su ordinazione

**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.

ITA-Lufthansa: via libera dell'UE



LUFTHANSA



MARCO IAROSSI

Il 29 novembre la Direzione Generale Concorrenza della Commissione Europea ha approvato definitivamente l'operazione di cessione del 41% delle azioni di ITA Airways da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF, unico azionista) alla Lufthansa. Si conclude così una lunga trattativa (iniziata il 30 novembre 2023) tra il governo italiano e il gruppo tedesco da una parte e la Commissione Europea dall'altra, che ha visto anche momenti di tensione, tali da mettere a rischio l'intera operazione, e il giallo dell'ultim'ora, quando i tedeschi sembrava volessero alzare l'asticella a loro favore chiedendo una revisione al ribasso del prezzo di vendita o una dilazione dei previsti pagamenti. Pretese poi rientrate. La conclusione dell'accordo è prevista per i primi del 2025. Soddisfazione è stata espressa dal ministro del MEF Giancarlo Giorgetti, dai vertici delle due compagnie aeree e dai sindacati italiani.

Quest'ultima autorizzazione da parte della UE riguardava l'accettazione del pacchetto di contromisure che ITA e Lufthansa hanno messo a punto per evitare i rischi di monopolio e per garantire la libera concorrenza su alcune direttrici sulle quali l'accordo tra i due vettori avrebbe al contrario creato problemi. Le osservazioni erano state sollevate dalla Commissione Europea su tre mercati specifici: dieci rotte di corto raggio dall'Italia verso destinazioni europee in Germania, Austria, Belgio e Svizzera; l'eccessiva presenza sull'aeroporto di Milano Linate; le rotte intercontinentali da Roma Fiumicino verso Chicago, Washington e Toronto.

In risposta a queste criticità il duo ITA/Lufthansa ha preparato degli accordi (in più versioni inizialmente respinte dalla Commissione) per agevolare l'ingresso di concorrenti su tali direttrici. In particolare, per garantire la concorrenza sulle rotte a corto raggio e su Linate, è stato previsto un accordo con EasyJet, tanto che la low cost inglese ha già annunciato l'apertura di due nuove basi operative su Linate e Fiumicino (con rispettivamente cinque e tre aerei) e, in misura minore, con IAG (che riunisce tra le altre British Airways e Iberia) e Air France KLM; per sanare la situazione sui collegamenti a lungo raggio verso il Nord America ci si è poi accordati col gruppo IAG e con Air France KLM (in particolare per favorire le connessioni indirette, ossia tramite hub eu-

ropei). La Commissione, che nei mesi passati aveva dato del filo da torcere all'accordo italo-tedesco (tanto da far gridare alcuni a complotti sobillati dai concorrenti), ha finalmente sentenziato la validità delle contromisure proposte e adesso l'accordo tra ITA e Lufthansa può essere concluso. Nel dettaglio, sull'aeroporto di Linate EasyJet riceverà 30 slot, IAG ne avrà otto e Air France KLM quattro.

L'operazione, da 325 milioni di euro che Lufthansa verserà tramite un aumento di capitale riservato, vedrà come detto l'ingresso del vettore tedesco in ITA con il 41% delle quote azionarie, la nomina da parte dei tedeschi di due membri del consiglio di amministrazione a fianco di tre italiani e l'elezione a CEO del vettore italiano di Jörg Eberhart, che vanta esperienze come direttore commerciale e poi presidente e CEO di Air Dolomiti, nonché ruoli di vertice nel gruppo Lufthansa fino all'attuale carica di head of strategy. L'intera operazione, che porterà Lufthansa a detenere il 100% di ITA Airways, sarà in seguito conclusa per un investimento totale da parte di Lufthansa di 729 milioni di euro, più altri cento milioni che scatteranno al raggiungimento di alcuni obiettivi.

Che dire? Sarà la volta buona? Ce lo siamo chiesti anche in occasione delle precedenti iniziative per salvare la defunta Alitalia, dai "capi-tani coraggiosi" fino ad Etihad Airways... e tutti sappiamo come sono andate a finire quelle avventure. Stavolta le cose sono oggettivamente diverse: ITA è una compagnia completamente nuova e l'acquirente è un colosso mondiale che ha salvato e rilanciato già altri vettori europei (la ex Sabena oggi Brussels Airlines, la ex Swissair oggi Swiss International Air Lines, l'Austrian Airlines) e che controlla o partecipa in oltre venti aziende aeronautiche in mezzo mondo, tra compagnie aeree (passeggeri e merci) e società impegnate in manutenzione, trasformazione e allestimento di velivoli, catering, scuole di volo, consulenza e altro ancora. Vogliamo sperare di nuovo che sia la volta buona. Sappiamo che molti storcono il naso perché la "nostra" compagnia aerea nazionale finisce in mani straniere, ma negli ultimi decenni abbiamo ampiamente dimostrato di non saperne gestire una da soli!

Marco Iarossi