

Si è fatto un gran parlare nelle scorse settimane della “tassa sul lusso” che colpirebbe l'aviazione generale e dei suoi riflessi in campo aeronautico nazionale, vedi a questo proposito le giuste considerazioni in “ [Quei ricchi sulle macchine volanti](#) ”.

Senza entrare nel merito della questione, credo sia interessante cominciare a fare un po' di chiarezza su cosa in effetti nasconde il termine onnicomprensivo *aviazione generale* e perché no, a conoscere un po' meglio questo mondo che con i suoi aspetti, positivi o meno ma comunque spesso poco conosciuti, nasconde parecchie sorprese.

Da dove cominciamo allora? Intanto proprio dal termine: *aviazione generale*, o come spesso si sente dire da noi av

*iazione privata*

(perché? c'è anche quella pubblica?). Potremmo intanto, facendoci aiutare dagli americani, che hanno tracciato la strada in questo settore, a delineare una prima divisione fra

*aviazione d'affari*

(  
*business aviation*

) e  
*aviazione generale*

(  
*general aviation*

) in senso stretto, inserendo nella prima categoria tutti quegli aerei (ed elicotteri) che vengono utilizzati per spostamenti di lavoro o comunque utilizzati per il TPP (Trasporto Pubblico di Passeggeri), e lasciando nella seconda tutti quei “mezzi volanti” che invece vengono usati per hobby, sport e divertimento, insomma, come dicono di là dal mare,  
*recreational use*

E' chiaro che a volte è difficile tracciare una linea perfetta per dividere i settori: dove mettiamo gli aerei delle scuole? o il privato (pochi purtroppo da noi) che usa il proprio piccolo aereo per gli spostamenti di lavoro? Accontentiamoci tanto per cominciare a ragionare della divisione appena sopra accennata. E se nella divisione incominciamo a metterci delle cifre, beh... potremmo avere le prime sorprese.

Partiamo dalla *business aviation*: nel mondo, alla metà dell'anno passato 2011, volavano 31.413 aerei così suddivisi: 18.117 jet, 12.953 turboelica e ben 343 catalogati come *executive*

ovvero aerei di linea convertiti  
*business jet*  
(BBJ).

Geograficamente parlando il Nord America ha il 66% del totale dei velivoli immatricolati,

l'Europa il 13% seguono il Sud America con il 9% l'Asia con il 6% e chiudono la fila l'Africa con il 4% e l'Oceania con il 2%.

E' interessante notare come, facendo un confronto con la suddivisione generale, l'Asia abbia invece ben il 30% dei BBJ, potenza dei petrodollari, l'Africa ben il 12%, l'Europa con il 15% si mantenga stabile e fletta invece la percentuale del Nord America che arretra al 40%.

Sempre restando sui numeri il Nord America ha il 40% di aerei turboelica, l'Asia il 34%, il Sud America il 60% così come l'Africa che ha il 63%, ma i record in positivo spettano all'Oceania con 70% e in negativo, se così si può dire, all'Europa con il 32%, questo si potrebbe spiegare in larga parte con la conformazione geografia predominante nei vari continenti.

Scendiamo ancora un po' nel dettaglio per vedere la classifica per nazione.

Chi vi aspettereste al primo posto per numero di aerei? beh troppo facile: sono proprio gli Stati Uniti con 18.052 aerei, segue il Brasile con 1.379 poi il Canada (1.191), il Messico (1.102), e quindi i primi europei: Germania (675) e Regno Unito (613); a seguire il Venezuela (608), l'Australia (533, l'86% di tutta l'Oceania), il Sud Africa (457, il 40% di tutta l'Africa) e la Francia (430).

E l'Italia? bene, in Europa ci precedono la Svizzera (!!!) con 330 aerei e l'Austria con 249, che però ci batte proprio sul filo di lana: da noi infatti ci sono 248 aerei, dei quali 167 jets e 81 turboelica. Siamo quasi alla pari, nel mondo, con la Colombia (278), l'Argentina (290), l'India (248) ed il Giappone (210). La quantità di aerei per abitante, per quanto ci riguarda è un calcolo impietoso che lascio fare ad altri.

La flotta dell'aviazione d'affari, che aveva avuto uno sviluppo molto consistente fra il 2000 ed il 2010, ha risentito forse più di altri settori, e mi pare evidente il perché, di una violenta contrazione della domanda.

Anche negli Stati Uniti, che come abbiamo visto sono il paese leader del settore, le politiche repressive nei confronti del "volo privato" non sono mancate, ed hanno portato come conseguenza a molte dismissioni di aerei che hanno alimentato un parco di usato veramente interessante; ma come logica conseguenza, anche il crollo dei prezzi e della vendita di velivoli nuovi con collassi di progetti in stato avanzato (Piper Jet) e difficoltà da parte di aziende di notevoli dimensioni (Cessna, Hawker ecc.).

Un barlume di speranza e una boccata di ossigeno arriva, facendo un confronto di consegne di aerei nuovi fra il 2010 ed il 2011, con lo sviluppo a due cifre del mercato del Sud America (+10.04%) e dell'Oceania (+11.66%) sempre forte la trazione dell'Asia (+8%), mentre gli Stati Uniti registrano un timidissimo incremento dell'1.15% e la vecchia Europa rimane in recessione dello 0.4%.

Se i numeri non Vi annoiano, continueremo ad analizzare questo comparto, con altri aspetti interessanti, in un prossimo articolo.

*(2 marzo 2012)*