

Qual è il ruolo dei voli charter dell'aviazione privata sulla connettività del trasporto aereo? Il caso studio degli Stati Uniti

Dr Evangelia Pantelaki¹*, Dr Andreas Papatheodorou²

¹Lecturer in Transport Studies, Centre for Transport and Society, University of the West of England, Bristol, United Kingdom

*² Professor in Industrial and Spatial Economics with Emphasis on Tourism
Department of Tourism Economics and Management, University of the Aegean*

ICAO (2010) divide l'aviazione civile in aviazione generale e commerciale. L'aviazione privata appartiene all'aviazione generale, tuttavia, IBAC (n.d.) prevede quattro sottodivisioni dell'aviazione privata: (a) aviazione privata commerciale, (b) aviazione privata aziendale, (c) aviazione privata gestita dal proprietario e (d) aviazione privata in proprietà frazionata. Questa classificazione mostra che l'aviazione privata presenta caratteristiche sia dell'aviazione commerciale che generale (ICAO, 2018). In questo lavoro ci concentriamo sull'aviazione privata commerciale che è definita come "l'operazione o l'uso di aeromobili da parte delle compagnie per il trasporto di passeggeri o merci come ausilio allo svolgimento della loro attività e la disponibilità dell'aeromobile per noleggio, pilotato da uno o più piloti professionisti impiegati per pilotare l'aeromobile».

Il Nord America è di gran lunga il più grande mercato dell'aviazione privata (IAPBA, 2018). Secondo le stime della National Business Aviation Association (2023), l'organizzazione leader negli Stati Uniti per le aziende che si affidano agli aerei dell'aviazione generale, nel 2022 i voli privati sono aumentati del 19,3% rispetto al 2021. L'aviazione privata negli Stati Uniti contribuisce più di \$150 miliardi all'economia ogni anno oltre al suo contributo positivo alla bilancia commerciale della nazione (NBAA, nd).

L'ICAO (2005) riconosce che l'uso dei jet privati è preferito rispetto alle compagnie aeree commerciali a causa delle opportunità che presentano per far risparmiare tempo ai dipendenti, aumentare la produttività in viaggio, ridurre al minimo le ore non lavorative fuori casa, garantire la sicurezza industriale, massimizzare la sicurezza e tranquillità del personale, esercitare il controllo di gestione su una programmazione efficiente e affidabile, proiettare un'immagine aziendale positiva e caricare lo spirito imprenditoriale. La pandemia di Covid-19 ha gravemente colpito il settore aereo con importanti riduzioni della capacità dei posti insieme a cambiamenti nei voli di linea dell'aviazione commerciale (ICAO, 2022). L'aviazione privata insieme ai voli di merci aeree ha dimostrato una forte resilienza durante la pandemia di Covid-19 (EUROCONTROL, 2021) e questa tendenza continua ancora nel periodo post-pandemia. Dato che un legame positivo tra la connettività del trasporto aereo e la produttività economica è ampiamente riconosciuto dai ricercatori (IATA, 2007), molte città e regioni degli Stati Uniti che non sono ben collegate alla rete del trasporto aereo subiranno conseguenze negative in quanto l'aviazione impatta sull'economia attraverso diversi percorsi. In tal senso, gli effetti diretti riguardano la generazione di reddito e di occupazione delle attività aeronautiche; gli effetti indiretti riguardano la filiera dell'aviazione; effetti indotti sul reddito/occupazione generati per conto di

* Corresponding author: Evangelia.Pantelaki@uwe.ac.uk

di terzi a causa di effetti diretti e indiretti; e riguardano decisamente lo sviluppo del turismo e l'aumento della produttività complessiva di un'economia (Stabler et al., 2010).

Questo lavoro esamina il ruolo dei voli charter dell'aviazione privata sulla connettività del trasporto aereo negli Stati Uniti ed esplora l'impatto del Covid-19 sui modelli di connettività del trasporto aereo tra diverse categorie di aeroporti. La letteratura sulla connettività dell'aviazione privata è piuttosto scarsa e, per quanto ne sappiamo, questo è il primo studio sui voli charter dell'aviazione privata negli Stati Uniti (Pantelaki e Papatheodorou, 2022). La parte 380 dei regolamenti del Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti (DOT) (14 CFR 380) richiede a tutte le persone che desiderano organizzare voli charter pubblici di presentare prima un prospectus charter alla Divisione delle Autorità Speciali con le informazioni richieste sul programma charter proposto (FAA, nd). Il volo charter è definito come un volo operato in base ai termini di un contratto charter tra un aeromobile diretto e il suo noleggiatore o locatario (FAA, 2010). I dati informativi sull'aviazione privata sono davvero difficili da ottenere soprattutto perché le compagnie di jet privati garantiscono la privacy ai propri passeggeri. Per questo motivo, abbiamo utilizzato i dati pubblici dai prospectus dei voli charter pubblici tra il 2008 e il 2021. Il set di dati include informazioni su: (a) operatore charter, (b) operatore del aeromobile, (b) aeroporto di origine e destinazione, (c) data dell'inizio e fine dei voli, (d) numero totale di voli, (e) tipo di aeromobile e (f) numero di posti. La connettività nel contesto del trasporto aereo è una misura che non è identificata da una definizione comunemente accettata ma, in generale, è l'attributo dei singoli nodi di una rete (Arvis e Shepherd, 2011). In questo studio utilizziamo l'indicatore di connettività proposto da Pearce (2007) come la misura più appropriata che tiene conto di fattori come il numero di destinazioni servite, la frequenza del servizio, il numero di posti per volo e la dimensione del aeroporto di destinazione.

Viene stimato l'indice di connettività del trasporto aereo di Pearce (2007) e vengono analizzate le tendenze nel contesto della pandemia. I risultati mostrano la dinamica di questa misura per suggerire rilevanti implicazioni di policy ai soggetti interessati.

Parole Chiave: aviazione privata; indice di connettività; Stati Uniti; Covid-19

Riferimenti bibliografici

Arvis J.F., & Shepherd B. (2011). The Air Connectivity Index: Measuring Integration in the Global Air Transport Network. Policy Research working paper; no. WPS 5722. World Bank. Recuperato da: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/72edec23-a225-5da8-8688-3f88620fb4c5>

EUROCONTROL (2021). EUROCONTROL Data Snapshot #19 on Europe's business aviation recovery from COVID-19. Recuperato da: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-19-europes-business-aviation-recovery-covid-19>

FAA Federal Aviation Administration (2010). Part 380 – Public Charters. Recuperato da: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/CFR%2014%20Part%20380.pdf>

FAA Federal Aviation Administration (n.d.). Public charter. Recuperato da: <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/licensing/public-charters>

Goetz, A., T. Vowles, T. (2009). The good, the bad, and the ugly: 30 Years of US airline deregulation, Journal of Transport Geography, 17, 251-263. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.02.012>

IAPBA (International Association of Private and Business Aviation) (2018). What is business aviation. Recuperato da: <https://iapba.org/about/what-is-business-aviation/>

IATA (International Air Transport Association). 2007. Aviation Economic Benefits: Measuring the Economic Rate of Return on Investment in the Aviation Industry. IATA Economics Briefing 8, IATA, Montreal. Recuperato da: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/aviation-economic-benefits/>

ICAO (2022). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Economic Development – Air Transport Bureau. Recuperato da: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO%20COVID-19%20Economic%20Impact%202022%2006%2010.pdf>

ICAO (2018). ICAO definition of business aviation. Recuperato da: <https://www.ebaa.org/app/uploads/2018/01/About-business-aviation-.pdf>

ICAO (2010). Annex 6, Operation of Aircraft Part I, International Commercial Air Transport – Aeroplanes (9 ed.). International Civil Aviation Organization (ICAO). July 2010. Recuperato da: https://www.verifavia.com/bases/ressource_pdf/299/icao-annex-6-part-i.pdf

ICAO (2005). Study on international general and business aviation access to airports. Recuperato da: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Study_BusinessAviationAccess.pdf

IBAC (n.d.) IBAC definitions of business aviation. Recuperato da: <https://ibac.org/index.php/about-ibac/resources-and-links/ibac-definitions-of-business-aviation>

NBAA (2023). Business Aviation Insider – March/April 2023. Recuperato da: <https://nbaa.org/wp-content/uploads/news/business-aviation-insider/archives/NBAA-Business-Aviation-Insider-International-Edition-March-April-2023.pdf>

NBAA (n.d.). Business aviation plays a critical role in driving economic growth, jobs and investment across the U.S. Recuperato da: <https://nbaa.org/advocacy/legislative-and-regulatory-issues/business-aviation-plays-a-critical-role-in-driving-economic-growth-jobs-and-investment-across-the-u-s/>

Pantelaki, E., & Papatheodorou, A. (2022). Behind the scenes of glamour: A systematic literature review of the business aviation sector. *Journal of Air Transport Management*, 105, 102299. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2022.102299>

Pearce, B. (2007). Investing in Air Transport Connectivity to Boost National Productivity and Economic Growth. In J. Blanke and T. Chiesa ed. *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2007: Furthering the Process of Economic Development*. Davos: World Economic Forum.

Stabler, M. J., Papatheodorou, A., & Sinclair, T. M., (2010). *The Economics of Tourism* (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203864272>