



## Dossier sull'Aviazione Regionale



La Regional Aviation gode di buona salute e le previsioni degli osservatori internazionali come un settore con rateo annuale di crescita del traffico pari al 5.3% e pertanto superiore a quello riconosciuto ai velivoli mainline. Il panorama dell'industria aeronautica internazionale è animato dalla presenza di importanti programmi relativi allo sviluppo di jet e turboprop, sia nel segmento di capacità 60-90 posti che in quello di categoria superiore (90plus seat). Cruciale, in ogni caso, appare la sfida dell'abbattimento dei costi e dell'incremento delle prestazioni, sia per venire in contro ai parametri fissati dall'International Civil Aviation Organism, per accontentare le esigenze del mercato.

I velivoli di linea regionale sono aeromobili destinati ai collegamenti su distanze dell'ordine di poche centinaia di chilometri. Questi mezzi collegano aeroporti di importanza nazionale o internazionale con altri aeroporti normalmente di dimensioni decisamente minori e spesso sono utilizzati per *voli di feederaggio*.

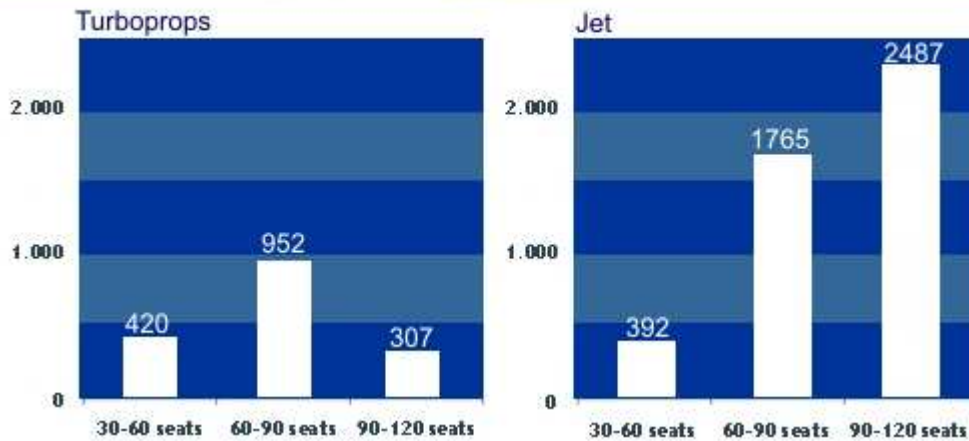
La propulsione può essere a turboelica o a turboventola, normalmente su due motori come miglior compromesso tra sicurezza ed economicità. Di alcuni aerei esistono entrambe le versioni. La capienza è compresa tra i 30 e i 90 posti, ed anche in questo caso possono essere prodotte più versioni.

Tra gli esempi in commercio o di recente produzione vi sono: in Europa il Dornier 328, venduto sia (turboelica) sia (turboventola); oppure l'ATR, solo (turboelica) ma venduto sia nella versione a 42 che a 72 posti; il Saab 2000, (turboelica); il BAe 146/Avro RJ (quadrimotore turboventola). In Canada, la Bombardier produce due linee di aeromobili con capienza variabile, la Q Series (turboelica) e la CRJ Series (turboventola); la brasiliana Embraer tre serie: la EMB family (turboelica), la ERJ family (turboventola) e la E-Jets family (turboventola).



## Forecast 2009-2028 Velivoli Regionali

### CONSEGNE



### RITIRI

