

## **Voli di lusso, l'esercito di 110 milioni di persone che viaggia tra poltrone-letto e champagne: il primato dell'Europa (che però è in calo) di Leonard Berberi**

Un passeggero su 18 l'anno scorso ha viaggiato in Prima classe e Business sui voli internazionali, secondo la Iata. Le compagnie stanno puntando sempre di più su una cabina che vale anche la metà dei ricavi passeggeri (Fonte: <https://www.corriere.it/> 20 luglio 2026)



Nel 2025 i passeggeri che hanno volato nelle cabine “premium” degli aerei (Prima classe e Business) sulle rotte internazionali hanno sfiorato quota 110 milioni, il dato più alto di sempre. Non solo perché le compagnie stanno investendo molto nella parte anteriore della fusoliera, ma anche perché, dopo la pandemia, sempre più persone stanno spendendo per riposare in poltrone che diventano letti, usare le porte per la privacy, guardare i film su maxischermi ad alta definizione, indossare i pigiama, mangiare cibo di alta qualità, bere champagne, farsi la doccia in alta quota e avere accesso esclusivo alla lounge.

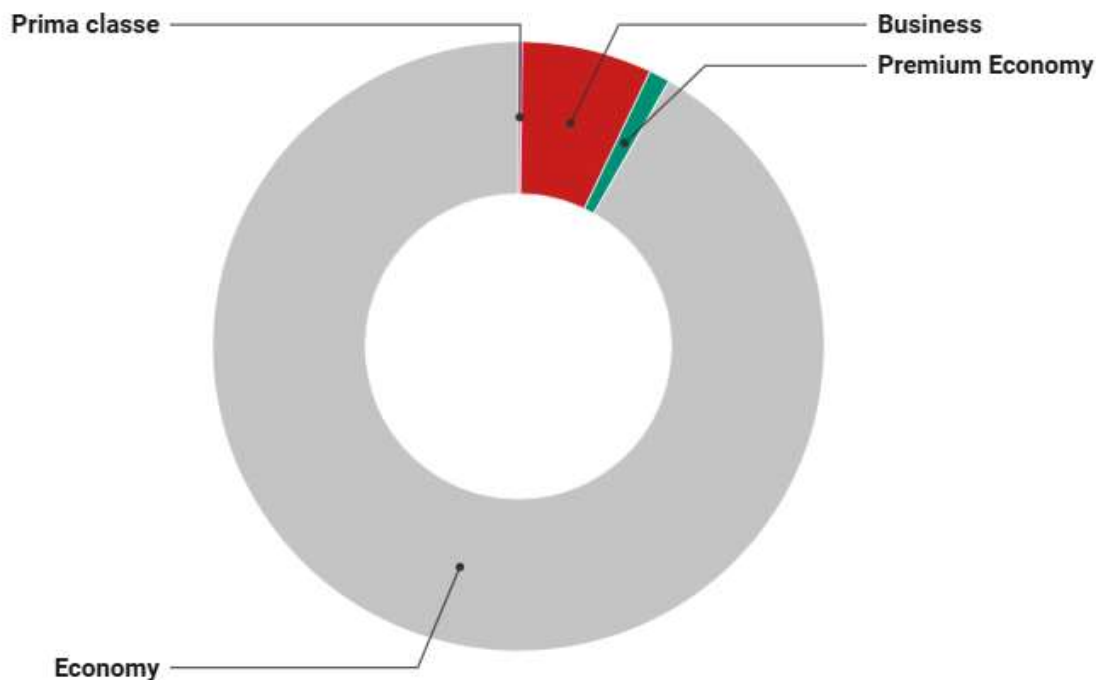
### **Pochi posti, tanti ricavi**

Anche se l'anno scorso solo il 7% dei sedili in vendita era di classe Prima o Business sui voli nazionali e internazionali (il 92% di Economy e l'1% in Premium economy) - stando ai calcoli del *Corriere* sulla base dei dati forniti dalla piattaforma specializzata Cirium -, questi hanno generato in media il 22-24% dei ricavi passeggeri per le compagnie aeree. Con vettori, come Delta Air Lines e United Airlines, che ormai da un paio d'anni vedono gli introiti delle cabine premium

superare il 50% per quanto riguarda la vendita dei biglietti. La sola Delta nel secondo trimestre di quest'anno ha fatturato un miliardo di dollari in più rispetto allo stesso periodo del 2025.

## Le classi di viaggio su tutti i tipi di voli nel 2025

(sulla base dei sedili messi in vendita)



Fonte: analisi di Leonard Berberi su dati IATA • Creato con [Datawrapper](#)

### Le strategie dei vettori

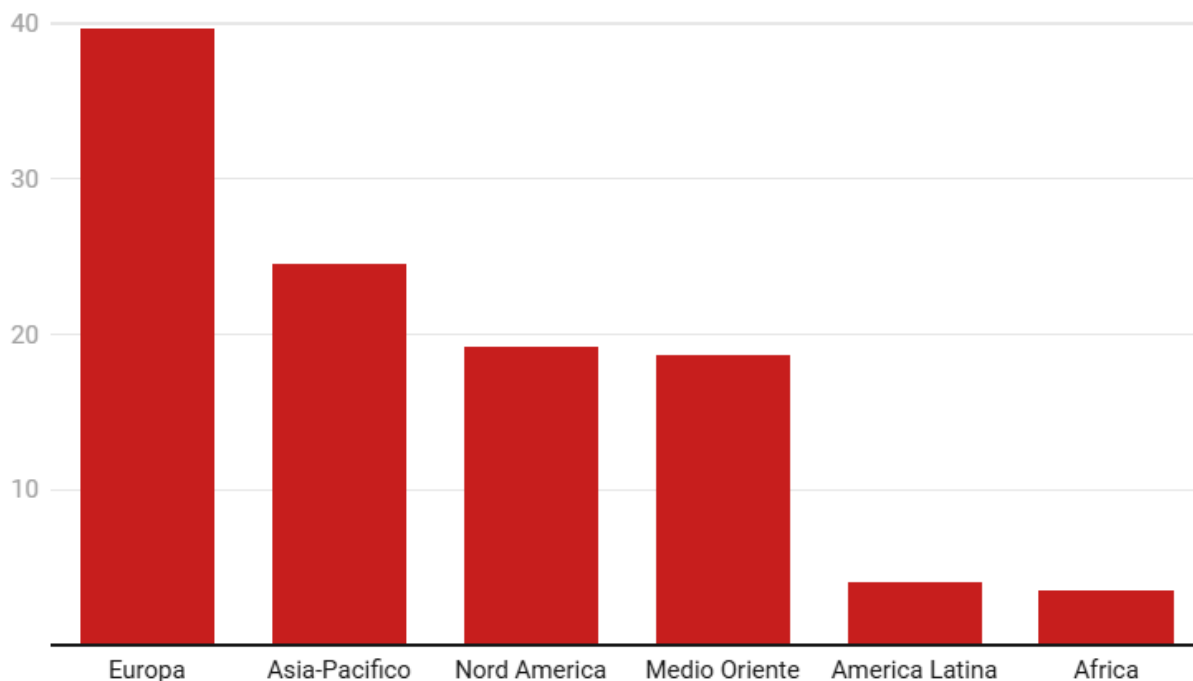
Vista la situazione e studiati i numeri, è stata una corsa a rinnovare il prodotto anche in Europa (sui collegamenti intra-europei restano i sedili classici dell'Economy con quello centrale bloccato). Air France ha aggiornato "La Premiere" (la sua prima classe) e Lufthansa [ha introdotto Allegris](#). United - anche per contrastare il lusso delle asiatiche (Singapore Airlines e Cathay Pacific in primis) e delle mediorientali (Qatar Airways, Emirates) - ha rilanciato con la nuova Polaris, come si chiama la sua Business, non avendo i vettori statunitensi la Prima classe, a differenza proprio di asiatiche e mediorientali. E l'ha estesa così tanto che sui prossimi Boeing 787 occuperà più di metà della fusoliera. Un record.

### Più sofisticati, più complicati

Certo, gli intoppi non sono mancati in questa corsa alla "premiumizzazione". Diverse avioilinee devono aspettare mesi prima che le autorità competenti certifichino le loro nuove poltrone di Business: le porte per la privacy - che ormai tutti vogliono - non sempre superano i test di sicurezza per quanto riguarda l'eventuale evacuazione dei passeggeri in caso di emergenza a bordo. E così, in diversi casi, i vettori devono o bloccare la vendita delle poltrone oppure bloccare lo scorrimento della porta, lasciandola sempre aperta.

# I passeggeri che hanno volato in classe premium

(in milioni, sui voli internazionali - nel 2025)



Fonte: elaborazione di Leonard Berberi su dati IATA-Wats (per "premium" si intende classi Prima e Business) • Creato con [Datawrapper](#)

## La situazione nel Vecchio Continente

Non che questo freni il popolo dei fortunati in alta quota. Nel 2025, secondo il database statistico della IATA, la principale associazione internazionale dei vettori, 109,7 milioni di passeggeri hanno viaggiato in Prima classe o in Business (+4,5% rispetto all'anno precedente). Qualcosa come il 5,5% dei 2 miliardi di viaggiatori sui voli internazionali (altri tre miliardi su collegamenti interni).

L'Europa si conferma il continente con il maggior numero: 39,7 milioni, ma è l'unica area che vede un calo, pari al 2,7% in confronto ai dodici mesi precedenti.

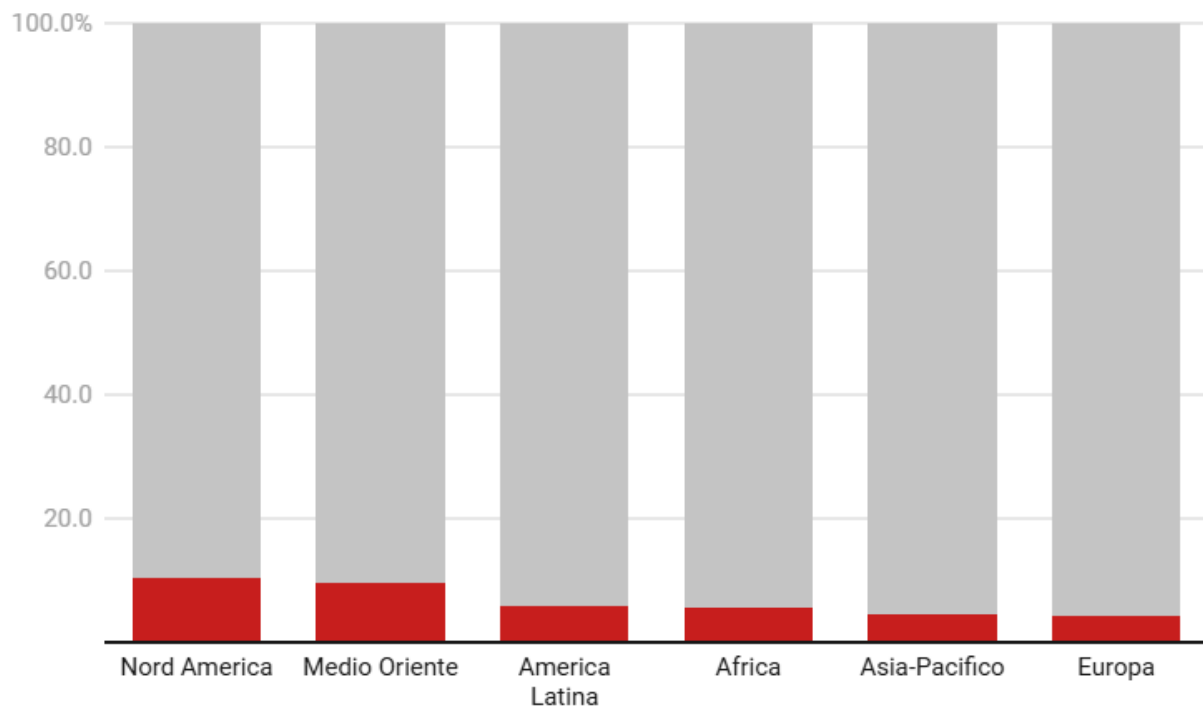
## Nelle altre aree

L'America Latina, dall'altro lato, ha registrato il balzo più significativo nei passeggeri di classe premium, con una crescita del 22,1% (per un totale di 4 milioni di clienti). Ma sono il Nord America (Usa, Canada, Messico) e il Medio Oriente che hanno registrato le quote più elevate di passeggeri di classe premium in percentuale sul numero totale di passeggeri, rispettivamente il 10,4% (19,2 milioni, +4,6% sul 2024) e il 9,5% (18,7 milioni, +9,1%). L'Asia-Pacifico resta la seconda macro-area più rilevante con una fetta "premium" di 24,5 milioni (+10,9% sul 2024). Fanalino di coda l'Africa con 3,5 milioni di viaggiatori (+8,5%).

# La quota di passeggeri premium sui voli internazionali

(nel 2025)

Premium Economy



Source: elaborazione di Leonard Berberi su dati Iata-Wats (per "premium" si intende classi Prima e Business) • Created with [Datawrapper](#)

## La Business sui voli interni

A questi andrebbero aggiunti anche tutti gli altri che hanno volato sui collegamenti cosiddetti “domestici”, cioè interni ai Paesi dove ci sono vere classi Business - come negli Stati Uniti o in Australia -, anche se il ricavo medio è inferiore rispetto a chi viaggia sulle rotte internazionali. Ma sono comunque numeri significativi: soltanto negli Usa sono stati 75 milioni i sedili premium venduti nel 2025 sulle tratte interne. L'Italia, invece, ne ha messi in vendita oltre 605 mila sui voli interni secondo Cirium, tutti da Ita Airways, ma, appunto, quasi sempre su aerei con sedili normali.