



ITSM

Iccsa Transport and
Sustainable Mobility Center

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI BERGAMO



Fact Book 2026 – *XX Edizione*

*Tra un'epoca e l'altra:
verso quale trasporto aereo?*



Università degli Studi di Bergamo

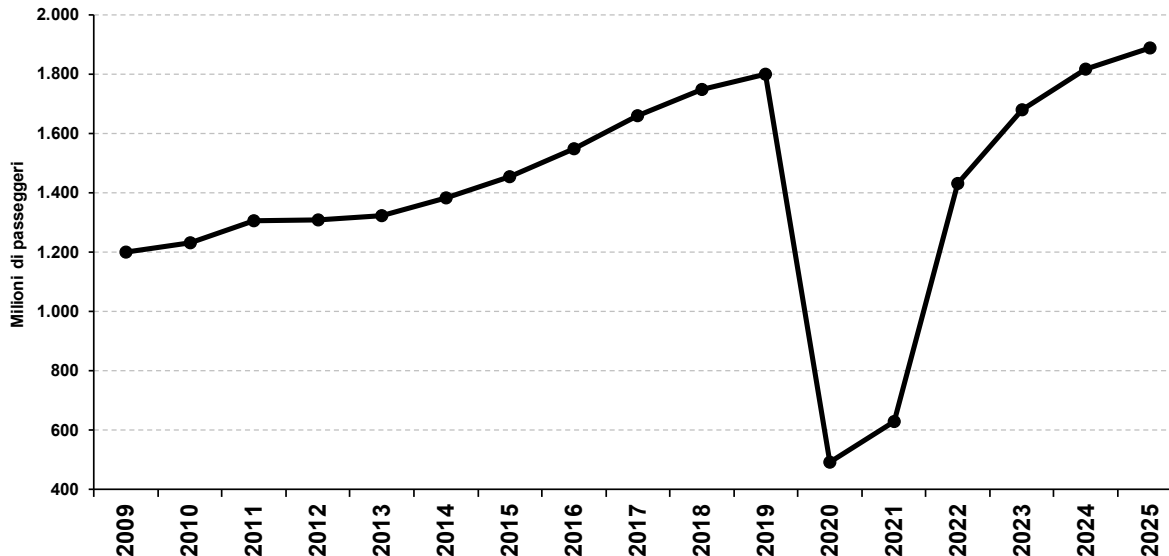
Roma, 4 Giugno 2026

- **TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA**
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
 - CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
 - ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
 - STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
 - CONCLUSIONI



- **Stabilizzazione della crescita nel 2025**
- Effetto delle incertezze geopolitiche e sull'andamento dell'economia mondiale
- Crescita differenziata tra i principali mercati

Andamento del traffico passeggeri complessivo (EU 24+4)



Traffico passeggeri in Europa		
Anno	Passeggeri (milioni)	Δ %
2004	1.064	+7,6%
2005	1.134	+6,6%
2006	1.202	+6,1%
2007	1.280	+6,4%
2008	1.278	-0,2%
2009	1.202	-6,0%
2010	1.231	+2,4%
2011	1.306	+6,2%
2012	1.310	+0,4%
2013	1.325	+1,1%
2014	1.384	+4,5%
2015	1.456	+5,2%
2016	1.549	+6,4%
2017	1.660	+7,2%
2018	1.749	+5,3%
2019	1.801	+3,0%
2020	491	-72,7%
2021	629	+28,1%
2022	1.433	+127,8%
2023	1.682	+17,4%
2024	1.817	+8,0%
2025	1.890	+4,0%



- **Germania, Francia e Olanda con i tassi di crescita inferiori, e ancora al di sotto del traffico pre-Covid.** Difficoltà dei mercati domestici tedeschi e francesi, e congestionamento dei grandi hub europei
- **Crescita record per la Polonia, +14,2% in un anno e +39,9% dal 2019,** con una propensione al volo ancora limitata
- **Andamenti sopra media per Spagna, Italia e Portogallo, ma in riduzione rispetto al 2024.** Effetto positivo per i mercati a maggiore vocazione turistica vs. incertezze economiche
- **L'Italia si conferma il terzo mercato europeo,** aumentando il distacco dalla Germania

Paesi	Passeggeri 2025 ('000)	Δ passeggeri 25/24('000)	Δ% 25/24	Δ passeggeri 25/19('000)	Δ% 25/19
Spagna	319.844	12.123	3,9%	44.952	16,4%
Regno Unito	300.760	5.983	2,0%	4.460	1,5%
Italia	228.771	10.807	5,0%	36.477	19,0%
Germania	209.805	6.343	3,1%	-34.742	-14,2%
Francia	185.939	3.809	2,1%	-3.481	-1,8%
Portogallo	68.855	3.194	4,9%	12.360	21,9%
Olanda	68.772	1.944	2,9%	-2.935	-4,1%
Polonia	61.451	7.620	14,2%	17.511	39,9%
Totale	1.889.670	72.518	4,0%	88.972	4,9%



- **Crescita in affievolimento nel terzo trimestre del 2025**, con recupero successivo
- **L'Italia sempre meglio della media europea.** Nel 4° trimestre 2025/1° trimestre 2026 è il mercato che cresce maggiormente dopo la Polonia
- **Crescita 2026 ancora positiva, anche se in riduzione.** Peso delle guerre in Medio Oriente e conseguenze sul mercato del petrolio. Scende il traffico in Olanda – effetto Amsterdam Schiphol per limitazioni di capacità

Paese	1° trim 2025 vs 24	2° trim 2025 vs 24	3° trim 2025 vs 24	4° trim 2025 vs 24	1° trim 2026 vs 25
Spagna	4,8%	4,3%	3,1%	4,1%	3,1%
Regno Unito	1,5%	2,1%	0,9%	2,0%	1,9%
Italia	6,8%	4,4%	1,7%	5,8%	4,6%
Germania	0,8%	3,0%	3,1%	4,5%	3,2%
Francia	4,0%	3,0%	0,4%	2,3%	1,9%
Portogallo	2,4%	6,6%	4,8%	5,0%	4,3%
Olanda	3,0%	3,1%	2,8%	2,8%	-3,1%
Polonia	16,0%	14,6%	14,6%	12,1%	9,7%
Totale	4,1%	4,2%	3,0%	4,8%	3,7%

Dati Aci Europe



- La presenza di voli intercontinentali diretti dall'Italia nel 2025 migliora ulteriormente: vengono offerte tutte le prime 10 destinazioni intercontinentali (20 delle prime 25)
- Nuova offerta intercontinentale diretta verso le destinazioni di "seconda fascia" (3 destinazioni in più tra le prime 100)
- Copertura intercontinentale inferiore a Gran Bretagna, Francia, Germania e Olanda
- Ancora importante la differenza sull'intensità dei collegamenti intercontinentali, ma in significativo miglioramento
- Offerti in media circa il 34-36% dei posti intercontinentali rispetto al Regno Unito, in aumento dal 26% del 2023
- Effetto del riposizionamento ITA Airways sul lungo raggio, nonostante incertezze geopolitiche

Anno 2025 Nazione	Copertura offerta verso i maggiori aeroporti intercontinentali (delta vs. 2024)			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	10 (0)	23 (0)	40 (0)	66 (1)
Francia	10 (0)	23 (1)	42 (1)	63 (1)
Germania	10 (0)	22 (0)	37 (-1)	55 (-2)
Olanda	9 (0)	21 (0)	34 (0)	53 (2)
Italia	10 (0)	20 (1)	33 (2)	44 (3)
Svizzera	7 (0)	16 (1)	25 (1)	37 (1)
Spagna	9 (1)	16 (1)	28 (1)	39 (1)
Danimarca	7 (0)	14 (2)	22 (5)	28 (6)
Finlandia	7 (0)	13 (0)	16 (0)	18 (-1)

Anno 2025 Nazione	Intensità posti offerti verso i maggiori aeroporti intercontinentali (delta vs. 2024)			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	100%	100%	100%	100%
Francia	45% (1%)	46% (1%)	44% (0%)	50% (0%)
Germania	56% (-1%)	58% (0%)	56% (0%)	58% (0%)
Olanda	23% (0%)	26% (1%)	26% (0%)	27% (0%)
Italia	34% (2%)	34% (1%)	34% (1%)	36% (2%)
Svizzera	16% (1%)	16% (1%)	16% (0%)	17% (1%)
Spagna	23% (2%)	24% (1%)	27% (1%)	35% (0%)
Danimarca	7% (0%)	8% (1%)	7% (0%)	6% (0%)
Finlandia	7% (1%)	8% (1%)	6% (0%)	5% (0%)



Traffico passeggeri negli aeroporti

- **Parigi CDG, Amsterdam, Francoforte e Monaco** ancora sotto i livelli pre-Covid. Difficoltà del modello hub-and-spoke europeo
- **Roma Fiumicino si conferma in 7° posizione**
- **Milano Malpensa supera Londra Stansted in 19° posizione, con un tasso di crescita tra i più elevati**
- **Atene è l'aeroporto con la crescita maggiore dal 2019, +32,9%**
- **Il 75% degli aeroporti europei ha registrato aumenti di traffico nel 2025 (valore più basso dal 2021)**

Rank	Aeroporto	Passeggeri 2025 ('000)	Δ% 25/24	Δ% 25/19
1°	Londra Heathrow	84.482	0,7%	4,4%
2°	Parigi Roissy/CDG	72.029	2,5%	-5,4%
3°	Amsterdam Schiphol	68.772	2,9%	-4,1%
4°	Madrid Barajas	68.119	3,0%	10,3%
5°	Francoforte	63.186	2,6%	-10,4%
6°	Barcellona	57.448	4,5%	9,0%
7°	Roma Fiumicino	50.872	4,1%	16,9%
8°	Monaco F.J. Strauss	43.394	4,4%	-9,5%
9°	Londra Gatwick	42.791	-1,1%	-8,1%
10°	Dublino	36.404	5,2%	10,6%
11°	Lisbona	36.126	2,9%	15,9%
12°	Parigi Orly	34.929	5,5%	9,7%
13°	Atene Eleftherios	33.975	6,7%	32,9%
14°	Palma di Maiorca	33.802	1,5%	13,7%
15°	Vienna	32.559	2,6%	2,8%
16°	Zurigo	32.540	4,5%	3,4%
17°	Copenaghen	32.410	8,5%	7,3%
18°	Manchester	32.120	4,1%	9,1%
19°	Milano Malpensa	31.234	8,1%	8,3%
20°	Londra Stansted	30.046	0,9%	6,8%



Traffico passeggeri negli aeroporti italiani

- **Nel 2025, il mercato italiano continua a crescere del 5%, +19,1% rispetto al pre-Covid, valori ben superiori alla crescita del PIL**
- **Otto aeroporti sopra i 10 mln di passeggeri**
- Crescita in rallentamento rispetto agli anni precedenti per le incertezze geopolitiche e i ritardi nelle consegne di nuovi aeromobili
- Tra i principali aeroporti, traffico in riduzione per Bergamo, che resta comunque tra gli scali maggiormente cresciuti dal 2019, e riprende a crescere nel 2026
- **Continua la crescita nei primi mesi del 2026, spinta dai risultati di Napoli e Linate, dopo la riassegnazione di una parte degli slot di ITA Airways**

Rank pax	Aeroporto	Passeggeri 2025	Δ% 25/24	Δ% 25/19	CAGR 3 mesi 25/19	3 mesi 26/25	3 mesi 26/19
1°	Roma Fiumicino	51.306.744	4,3%	17,9%	2,8%	0,4%	18,3%
2°	Milano Malpensa	31.385.585	8,6%	8,8%*	1,4%	2,5%	19,2%
3°	Bergamo	16.937.976	-2,4%	22,2%	3,4%	4,0%	27,1%
4°	Napoli	13.271.522	4,9%	22,2%	3,4%	11,5%	25,1%
5°	Catania	12.369.485	0,2%	21,0%	3,2%	-1,2%	27,1%
6°	Venezia	11.850.336	2,2%	2,5%	0,4%	9,8%	16,1%
7°	Bologna	11.138.013	3,4%	18,4%	2,9%	5,0%	14,3%
8°	Milano Linate	11.131.764	4,5%	69,4%*	9,2%	12,9%	32,6%
9°	Palermo	9.220.905	3,4%	31,4%	4,7%	7,1%	34,9%
10°	Bari	7.977.881	9,7%	43,9%	6,2%	8,6%	43,3%
11°	Pisa	5.977.227	7,8%	10,9%	1,7%	7,0%	14,7%
12°	Cagliari	5.254.433	1,8%	10,7%	1,7%	3,3%	9,5%
13°	Torino	5.006.169	6,7%	26,7%	4,0%	15,5%	35,6%
14°	Olbia	4.161.572	7,2%	39,7%	5,7%	3,5%	40,1%
15°	Verona	4.027.863	8,7%	10,7%	1,7%	17,0%	31,3%
16°	Roma Ciampino	3.987.517	3,3%	-32,2%	-6,3%	1,8%	-28,5%
17°	Firenze	3.847.658	9,4%	33,9%	5,0%	7,4%	36,8%
18°	Brindisi	3.444.438	1,7%	27,7%	4,2%	0,9%	23,4%
19°	Treviso	3.200.130	5,0%	-1,7%	-0,3%	1,4%	-10,4%
20°	Lamezia Terme	3.049.594	12,4%	2,4%	0,4%	3,9%	10,1%
21°	Alghero	1.770.493	9,9%	27,3%	4,1%	2,2%	22,5%
22°	Trieste	1.651.703	25,1%	110,9%	13,2%	13,1%	104,7%
23°	Genova	1.576.701	18,1%	2,6%	0,4%	19,8%	30,9%
24°	Pescara	1.114.691	31,5%	58,5%	8,0%	75,6%	76,9%
25°	Trapani	1.007.409	-6,3%	144,9%	16,1%	44,5%	57,6%
Tot. Italia		230.080.945	5,0%	19,1%	3,0%	4,9%	21,2%

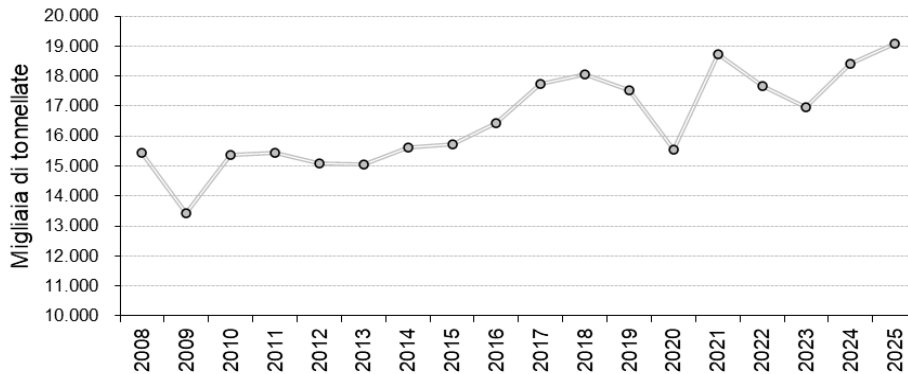
Dati Assaeroporti *Effetto chiusura Linate dal luglio 2019

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- **TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA**
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- CONCLUSIONI



- **A livello europeo, il traffico merci continua a crescere, posizionandosi sopra i valori massimi del 2021**
- Maggiori difficoltà per Lussemburgo (problemi Cargolux) e Olanda, che nel 2025 perdono traffico e si posizionano sotto i livelli del 2019
- **Debole crescita dell'Italia, inferiore alla media europea**
- **Arresto della crescita nei primi mesi del 2026.** Effetto guerre e turbolenze sul mercato del petrolio
- **Il traffico merci in Italia resta inferiore a quello spagnolo e circa 1/4 di quello tedesco**

Andamento del traffico merci in Europa



Paese	Merci 2025 (.000 ton)	Δ% 25/24	Δ% 25/19
Germania	4.823	1,8%	3,2%
Regno Unito	2.745	5,8%	9,1%
Francia	2.206	2,9%	-1,6%
Belgio	2.003	13,6%	44,0%
Olanda	1.429	-4,2%	-9,0%
Spagna	1.372	7,2%	28,5%
Italia	1.242	2,4%	16,9%
Lussemburgo	818	-0,9%	-4,2%
Totale	19.141	3,6%	+9,0%

Dati Aci Europe



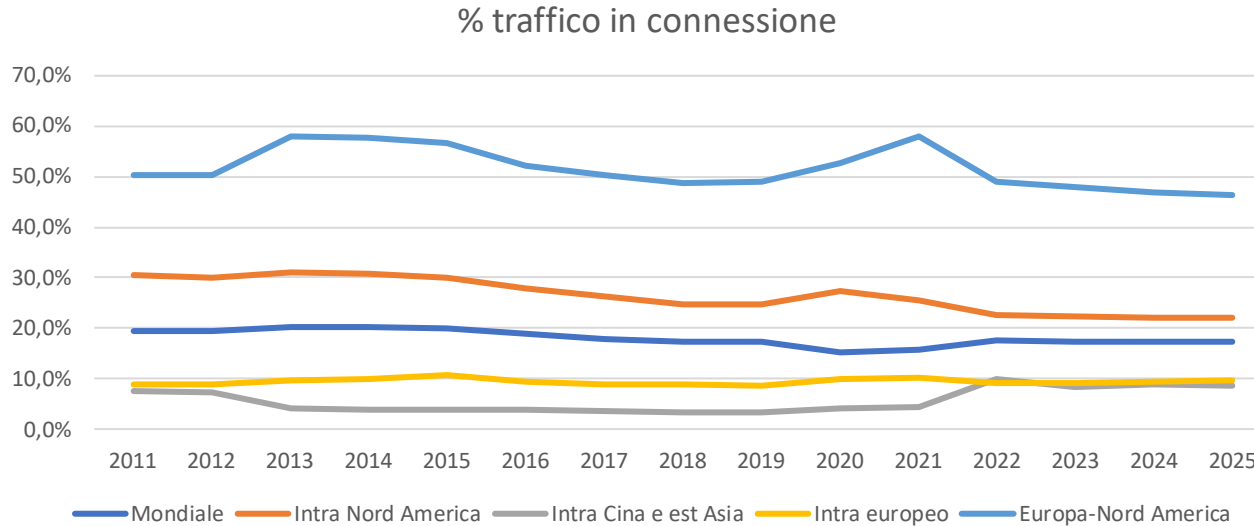
- **Dinamiche di settore merci maggiormente correlate alle incertezze geopolitiche**
- **Debole crescita del comparto nel 2025**, trascinata dai risultati di Malpensa. Calo significativo per Brescia e Roma Ciampino
- Quota di mercato di Malpensa al 60%. **Resta bassa la concentrazione del settore rispetto ad altri paesi europei**
- **La crescita del mercato si interrompe nei primi mesi del 2026**
- **Bergamo in controtendenza** con una crescita del 63,7% nel primo trimestre 2026
- Legame complesso con l'andamento economico, il mercato del petrolio, e la disponibilità di modalità alternative per il trasporto cargo

Rank	Aeroporto	Cargo 2025 (ton)	Δ% 25/24	Δ% 25/19	% share 2025	3 mesi 26/25	3 mesi 26/19
1°	Milano Malpensa	763.119	4,3%	36,6%	60,1%	-4,5%	31,3%
2°	Roma Fiumicino	273.880	0,8%	40,8%	21,6%	-2,1%	34,9%
3°	Venezia	61.950	0,6%	-3,2%	4,9%	-2,4%	-16,2%
4°	Bologna	53.720	-4,7%	10,0%	4,2%	3,5%	5,6%
5°	Brescia	31.411	-18,6%	2,3%	2,5%	-15,5%	11,1%
6°	Bergamo	24.531	6,8%	-79,4%	1,9%	63,7%	-68,8%
7°	Pisa	12.437	-4,1%	-4,4%	1,0%	-20,7%	-15,6%
8°	Roma Ciampino	10.114	-30,4%	-45,2%	0,8%	-18,3%	-53,5%
9°	Napoli	9.844	4,0%	-16,2%	0,8%	10,1%	-16,4%
10°	Ancona	6.360	-3,2%	-9,4%	0,5%	-3,7%	-11,1%
11°	Catania	5.017	-2,5%	-12,7%	0,4%	-18,4%	-41,3%
12°	Cagliari	4.316	7,3%	1,5%	0,3%	-1,3%	-6,7%
13°	Taranto-Grottaglie	3.463	56,3%	-54,4%	0,3%	104,7%	-39,8%
14°	Bari	2.005	-13,5%	-11,8%	0,2%	-7,7%	-12,4%
15°	Milano Linate	1.772	-16,5%	-76,6%	0,1%	-26,3%	-86,3%
16°	Lamezia Terme	1.589	-10,4%	28,2%	0,1%	-24,3%	-4,7%
17°	Palermo	1.534	6,2%	31,6%	0,1%	-17,8%	151,5%
18°	Olbia	1.392	5,2%	1388,2%	0,1%	18,5%	993,6%
19°	Verona	856	4,9%	-25,9%	0,1%	681,0%	-5,1%
20°	Torino	538	13,6%	-83,9%	0,0%	123,7%	-65,1%
	Totale	1.270.742	1,7%	15,1%	100,0%	-2,4%	9,6%

Dati Assaeroporti

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- **CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO**
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- CONCLUSIONI

Connettività Mondiale – cambiamento del ruolo degli hub



- **Trend di lungo periodo di riduzione dell'incidenza del traffico in connessione a livello mondiale, dal 20,3% del 2013 al 17,3% del 2025**
- Effetto combinato dell'aumento della domanda, dell'evoluzione tecnologica degli aeromobili e del crescente livello di congestionamento dei principali hub
- **Graduale riduzione dell'importanza degli hub, in particolare sui mercati più maturi, come Europa e Stati Uniti**
- La maggiore fragilità degli hub del Medio Oriente per effetto delle crescenti tensioni rischia di accelerare la tendenza anche nei collegamenti verso la Cina e il Giappone

- **Istanbul raggiunge il vertice della graduatoria** per connettività mondiale, superando Parigi CDG
- Francoforte e Londra Heathrow faticano a recuperare i livelli di connettività mondiale pre-Covid
- L'aeroporto di New York JFK si rafforza guadagnando 5 posizioni dal 2019. Forte miglioramento anche per Dallas
- **Fiumicino guadagna due posizioni nel ranking mondiale**
- Connettività non necessariamente correlata al traffico: Atlanta 1° per traffico mondiale, ma solo 25° nel ranking per connettività

Connettività mondiale – N° medio di voli per connettere gli aeroporti

Rank 2025	Aeroporto	Conn 2025	Conn 2024	Conn 2019	Rank 2019	Δ Rank
1°	Istanbul	2,35	2,37	2,43	7	6
2°	Paris Charles De Gaulle	2,35	2,37	2,37	2	0
3°	Frankfurt	2,36	2,37	2,34	1	-2
4°	Dubai	2,36	2,37	2,41	4	0
5°	John F. Kennedy	2,38	2,42	2,46	10	5
6°	Amsterdam-Schiphol	2,41	2,43	2,42	5	-1
7°	Doha	2,41	2,42	2,47	11	4
8°	London Heathrow	2,42	2,43	2,40	3	-5
9°	Los Angeles	2,44	2,44	2,42	6	-3
10°	Toronto Pearson	2,46	2,47	2,50	14	4
11°	Roma Fiumicino	2,47	2,50	2,50	13	2
12°	Newark Liberty	2,48	2,50	2,51	19	7
13°	Dallas/Ft. Worth	2,48	2,51	2,54	24	11
14°	Madrid Barajas	2,49	2,52	2,50	15	1
15°	Incheon	2,49	2,50	2,51	18	3
16°	San Francisco	2,49	2,52	2,52	23	7
17°	Munich F.J. Strauss	2,49	2,52	2,49	12	-5
18°	O'Hare	2,49	2,50	2,45	9	-9
19°	Pudong	2,50	2,53	2,50	17	-2
20°	Zurich	2,50	2,53	2,52	20	0



- La centralità misura i tempi medi di viaggio partendo da un certo aeroporto per raggiungere in giornata le destinazioni europee, e comprende i tempi di volo e i tempi di attesa negli scali intermedi in caso di collegamenti indiretti
- Nessuno tra i principali aeroporti europei ha raggiunto il livello del 2019 in termini di numero di aeroporti raggiungibili**
- Solo gli aeroporti di Copenhagen, Praga, Stoccolma, Palma di Maiorca, Roma Fiumicino e Manchester hanno ridotto i tempi medi di viaggio rispetto al 2019**
- Amsterdam resta al vertice della graduatoria nonostante le limitazioni introdotte
- Effetto del trend generale di riduzione dei passeggeri in transito e maggiore dipendenza della connettività dai flussi origine-destinazione

Tempi medi di connessione e numero di aeroporti raggiungibili in giornata							
Rank	Aeroporto	Tempi connessione (min.)			Numero aeroporti raggiungibili		
		2025	2019	%	2025	2019	%
1°	Amsterdam-Schiphol	278	272	2,2%	361	377	-4,2%
2°	Frankfurt	287	270	6,3%	360	373	-3,5%
3°	Munich F.J. Strauss	295	286	3,1%	353	374	-5,6%
4°	Copenhagen	299	300	-0,3%	355	372	-4,6%
5°	Paris Charles De Gaulle	302	293	3,1%	350	369	-5,1%
6°	Zurich	302	301	0,3%	350	369	-5,1%
7°	London Heathrow	309	308	0,3%	351	371	-5,4%
8°	Dusseldorf	313	301	4,0%	354	373	-5,1%
9°	London Gatwick	316	307	2,9%	345	371	-7,0%
10°	Prague-Ruzyne	316	321	-1,6%	350	371	-5,7%
11°	Brussels National	319	304	4,9%	355	373	-4,8%
12°	Stockholm-Arlanda	322	329	-2,1%	351	373	-5,9%
13°	Milano Malpensa	322	317	1,6%	354	372	-4,8%
14°	Manchester	323	326	-0,9%	350	373	-6,2%
15°	Vienna	323	317	1,9%	355	371	-4,3%
16°	Barcelona	325	309	5,2%	368	373	-1,3%
17°	Oslo	326	322	1,2%	355	370	-4,1%
18°	London Stansted	326	313	4,2%	349	365	-4,4%
19°	Palma De Mallorca	327	351	-6,8%	355	365	-2,7%
20°	Roma Fiumicino	328	331	-0,9%	356	367	-3,0%

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- **ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI**
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- CONCLUSIONI



I vettori europei

- **Ryanair si conferma la principale compagnia aerea in Europa** con crescita annuale dei passeggeri del 4,8%, inferiore rispetto agli anni precedenti (tema ritardi nelle consegne di nuovi aeromobili) ma superiore alla media europea
- **Il gruppo Lufthansa cresce a tassi limitati** e, insieme a Air France-KLM e easyJet, non ha ancora raggiunto il volume di passeggeri pre-Covid
- Continua la crescita di Wizz Air
- Forte crescita per SAS dopo il prospettato ingresso nel gruppo Air France-KLM
- **Solo Lufthansa, IAG e TAP hanno recuperato i load factor del 2019**
- **Anno di svolta per ITA** che riduce il traffico sul medio/corto raggio (effetto riduzione slot da prescrizioni Antitrust), e **si concentra sul rafforzamento dei load factor e sul lungo raggio**

Vettore	Pax 2025 ('000)	Δ Pax 25/24	Δ Pax 25/19	Load Factor 2025	Δ Load Factor 25/24	Δ Load Factor 25/19
Ryanair	206.600	4,8%	35,6%	94%	0%	-2%
Lufthansa group	135.035	2,8%	-7,1%	83%	0%	1%
IAG	121.560	-0,4%	2,8%	86%	-1%	1%
Air France-Klm Group	102.844	5,0%	-1,3%	87%	-1%	-2%
easyJet	94.913	4,2%	-1,8%	90%	0%	-2%
Wizz Air	68.591	9,4%	72,3%	91%	0%	-3%
SAS Group	27.700	10,0%	-2,7%	n.d.	n.d.	n.d.
Norwegian	23.100	2,2%	-36,2%	86%	1%	-1%
Jet2.com	20.522	5,3%	42,6%	85%	-2%	-5%
Aegean Airlines	17.284	5,9%	15,3%	83%	1%	-1%
TAP Portugal	16.656	3,4%	-2,3%	84%	2%	4%
ITA Airways	16.200	-8,0%	-25,6%*	83%	2%	n.d.

* Per gli anni precedenti al 2021, sono state considerate le statistiche di traffico di Alitalia



- **A livello europeo stabilizzazione delle quote di mercato LCC vs. tradizionali**
- In Italia forte aumento del LCC sul domestico (3,1 pp) e sul mercato europeo (1,8 pp)
- **Rientrano i LCC nel mercato domestico tedesco**, ma con volumi molto inferiori a quelli del 2019, per effetto della sostituzione con l'alta velocità ferroviaria
- Le quote LCC in Italia sono sopra la media europea di circa 13,5 punti percentuali (21,3 punti sul domestico)
- **Specifica dinamica italiana con l'integrazione di ITA Airways in Lufthansa e l'avanzamento delle low-cost nel medio/corto raggio**

% posti (rotte schedate)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mercato domestico							
Gran Bretagna	70,9%	65,0%	62,8%	61,8%	57,9%	56,0%	54,9%
Francia	19,2%	17,4%	22,1%	23,9%	23,3%	22,4%	21,0%
Germania	9,9%	6,3%	0,9%	1,0%	0,0%	0,1%	3,9%
Olanda	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Italia	41,1%	41,3%	57,5%	64,5%	58,6%	54,1%	57,2%
Spagna	45,3%	43,8%	45,5%	47,5%	46,8%	46,0%	46,3%
Media Low cost	33,7%	30,8%	36,7%	39,1%	37,3%	36,2%	35,9%
Mercato europeo (incluso domestico)							
Gran Bretagna	62,9%	64,0%	65,0%	64,3%	62,2%	62,1%	62,8%
Francia	32,2%	28,0%	30,2%	35,3%	36,2%	36,2%	34,6%
Germania	24,2%	24,1%	25,4%	22,5%	21,3%	21,5%	22,8%
Olanda	37,8%	35,6%	36,3%	39,3%	37,9%	36,5%	36,3%
Italia	48,7%	48,1%	58,3%	62,8%	59,8%	58,3%	60,1%
Spagna	54,0%	53,9%	53,7%	56,7%	56,7%	56,9%	57,9%
Media Low cost	42,1%	42,8%	44,7%	47,0%	46,1%	46,1%	46,5%

Le determinanti della crescita dei vettori europei

Modello di separazione delle determinanti della crescita della capacità

Compagnia	Delta 2019-2025						Delta medio 2024-2025					
	Determinanti della crescita				Crescita		Determinanti della crescita				Crescita	
	Num. Rotte	Freq. media	Posti aereo	Dist.	Posti	ASK	Num. Rotte	Freq. media	Posti aereo	Dist.	Posti	ASK
Ryanair	4,1%	1,9%	0,2%	-0,2%	5,9%	5,7%	-0,9%	5,3%	0,1%	1,0%	4,5%	5,6%
ITA Airways*	-11,5%	2,5%	0,4%	1,4%	-6,6%	-4,6%	-2,0%	-8,3%	-2,0%	12,4%	-12,3%	0,1%
easyJet	2,2%	-3,2%	0,6%	2,8%	0,0%	2,8%	10,7%	-7,5%	0,3%	5,3%	3,4%	8,7%
Wizz Air	-6,5%	1,6%	2,7%	2,0%	-2,0%	-0,8%	12,6%	-4,5%	3,4%	-0,4%	11,5%	11,1%
Volotea	5,3%	-1,6%	4,0%	2,1%	7,5%	9,0%	-1,3%	0,2%	0,5%	-0,6%	-0,6%	-1,1%
Vueling	-6,0%	5,1%	0,2%	1,3%	0,8%	2,0%	-4,8%	7,2%	-0,5%	1,1%	1,9%	3,0%
Lufthansa	-1,9%	-3,1%	1,0%	0,6%	-4,0%	-3,3%	-5,4%	-1,5%	2,6%	2,8%	-4,3%	-1,4%

2019-2025	2024-2025
<ul style="list-style-type: none"> Per Ryanair la crescita post-Covid è avvenuta mediante l'introduzione di nuove rotte ITA Airways ha ridotto il numero di rotte concentrandosi su quelle più dense e su distanze simili rispetto ad Alitalia Calo capacità per compagnie aeree tradizionali Forte crescita di Wizz Air La capacità di easyJet e Vueling resta sostanzialmente invariata 	<ul style="list-style-type: none"> Per ITA Airways riduzione della frequenza media (effetto Linate) e spostamento sul lungo raggio Crescita ancora significativa della capacità offerta da Ryanair, maggiormente focalizzata sull'aumento delle frequenze Capacità in crescita per Wizz Air Lufthansa riduce il numero di rotte e le frequenze

* L'offerta di ITA Airways viene aggregata a quella di Alitalia prima del 15 ottobre 2021



Presenza di compagnie aeree negli aeroporti italiani

- **In riduzione la quota dell'offerta di ITA Airways a Roma Fiumicino al 24,9% del 2025, rispetto al 27,1% del 2024**
- Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia si confermano gli aeroporti con offerta maggiormente diversificata
- **Ryanair resta il principale vettore in 15 dei 20 aeroporti a maggiore presenza di compagnie aeree, di cui in 10 con una % dei posti offerti superiore al 50%**
- ITA Airways si conferma il vettore di riferimento in Linate, con una quota della capacità in riduzione sotto il 50%
- easyJet resta il vettore di riferimento a Malpensa
- Vueling primo vettore a Firenze e Volotea si afferma come primo vettore ad Olbia

Quota % posti offerti negli aeroporti italiani con più compagnie presenti – Anno 2025

Rank	Aeroporto	Primo Vettore	1° vett.	1°-3° vett
1°	Roma Fiumicino	ITA Airways	24,9%	47,2%
2°	Milano Malpensa	easyJet	22,9%	48,3%
3°	Napoli Capodichino	Ryanair	29,8%	60,7%
4°	Venezia Marco Polo	Ryanair	23,8%	39,4%
5°	Catania Fontanarossa	Ryanair	42,7%	64,6%
6°	Bologna G. Marconi	Ryanair	51,3%	63,0%
7°	Olbia Costa Smeralda	Volotea	22,0%	64,2%
8°	Bergamo Orio Al Serio	Ryanair	80,0%	89,4%
9°	Palermo Punta Raisi	Ryanair	53,0%	75,4%
10°	Bari Palese	Ryanair	57,9%	76,1%
11°	Verona	Ryanair	33,2%	62,7%
12°	Pisa Galilei	Ryanair	73,5%	87,1%
13°	Cagliari Elmas	Ryanair	55,4%	89,2%
14°	Torino	Ryanair	54,7%	71,4%
15°	Milano Linate	ITA Airways	44,2%	71,1%
16°	Firenze Peretola	Vueling	24,4%	51,6%
17°	Brindisi Casale	Ryanair	62,6%	89,0%
18°	Lamezia T. S Eufemia	Ryanair	59,2%	87,2%
19°	Genova C. Colombo	Ryanair	36,2%	67,8%
20°	Trieste	Ryanair	61,1%	92,7%

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- **STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI**
- CONCLUSIONI

- **La quota pubblica negli aeroporti europei è inferiore rispetto al 2019, e scende sotto il 50% nel 2024/2025** (quota ponderata sui passeggeri)
- Nel 2025 l'operazione di maggiore rilievo è la vendita da parte di F2i della partecipazione nell'aeroporto di Bologna
- Nel 2026 procedono i processi per la privatizzazione di SAC e GESAP, e per l'aggregazione degli aeroporti sardi. Prosegue la ricerca di un partner industriale da parte dell'aeroporto di Genova.

Società di gestione in Italia - 2025	Pubblico	Misto	Privato
Media	48,2%	23,8%	28,0%
Media ponderata sui passeggeri	38,7%	22,4%	38,9%

Società di gestione in Europa - 2025	Pubblico	Misto	Privato
Media	55,2%	2,3%	42,5%
Media ponderata sui passeggeri	49,5%	2,9%	47,6%

- **Maggiori vettori europei già privatizzati da tempo**
- La presenza dell'azionista pubblico è ancora significativa in Turkish Airlines con il 49,1%, in SAS con il 26,4% con possibile riduzione per l'acquisizione del controllo da parte del gruppo Air France-KLM, e in Air France-KLM con il 37,1%
- Vendita del 41% di ITA Airways a Lufthansa, con possibile aumento al 90% nel 2026

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
 - TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
 - CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
 - ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
 - STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- **CONCLUSIONI**

Conclusioni/1

- **Ripresa europea consolidata.** Nel 2025 il traffico passeggeri in Europa si colloca a +4,9% sul 2019; il 1° trimestre 2026 resta positivo (+3,7%)
- **Recupero ancora disomogeneo.** Germania, Francia e Olanda restano sotto il pre-Covid, mentre Polonia e Paesi Mediterranei mostrano crescita maggiori
- **Italia sopra la media.** Crescita passeggeri nel 2025 al +5,0% contro +4,0% europeo; nel 1° trimestre 2026 continua a crescere del +4,6% contro +3,7% europeo
- **Si ferma la corsa del domestico italiano.** Stabilizzazione dei volumi nel 2025 dopo aver guidato il recupero post-Covid
- **Sistema aeroportuale italiano più robusto.** 8 scali superano 10 mln passeggeri; Fiumicino supera 50 mln e resta 7° in Europa, Malpensa è 19° e cresce +8,1% sul 2024
- **Cargo europeo ai massimi.** +3,6% sul 2024 e +9,0% sul 2019; Germania e Benelux concentrano circa il 47% del traffico europeo
- **Cargo italiano più fragile:** crescita 2025 sotto la media europea; primi mesi 2026 in calo per effetto tensioni geopolitiche sul mercato del petrolio

Conclusioni/2

- **Il ruolo degli hub cambia.** Si riduce la quota di traffico mondiale in connessione
- **Connettività mondiale recuperata ma con gerarchie mutate.** Istanbul al vertice
- **Connettività europea più lenta nel recuperare i livelli pre-Covid.** Amsterdam resta leader, ma nessun grande hub ha recuperato pienamente il 2019
- **Italia in miglioramento sul lungo raggio.** Buona copertura delle maggiori destinazioni intercontinentali ma permane il divario con il Regno Unito sull'intensità dei collegamenti
- **Low-cost centrali a livello europeo e mercato italiano più sbilanciato.** In Italia i LCC valgono il 60,1% dei posti Italia-Europa e il 57,2% del domestico
- **ITA Airways riduce la presenza sul domestico** e si concentra sul medio/lungo raggio. Lufthansa detiene il 41%, con possibile salita al 90%.
- **Proprietà in evoluzione.** Previste le privatizzazioni di SAC e GESAP, e l'integrazione degli scali sardi