



ITSM

Iccsai Transport and
Sustainable Mobility Center

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI BERGAMO

Fact Book 2026

XX Edizione

Roma, 4 giugno 2026

Executive Summary



Executive Summary

Nelle intenzioni dei curatori, il *Fact Book*, giunto alla XX edizione, si rivolge ai vari attori coinvolti nelle vicende del settore del trasporto aereo, proponendo alcune interpretazioni e segnalando altresì questioni aperte che emergono dall'analisi dei dati raccolti circa le caratteristiche della domanda, dell'offerta, della struttura del settore e delle politiche di regolamentazione.

Alcuni argomenti dibattuti in letteratura sono rivisitati in sintonia con chi partecipa alla pratica di gestione del trasporto aereo, sia come operatore del settore, sia come decisore politico.

L'anno 2025 è stato un anno complessivamente positivo per il trasporto aereo, con l'Europa che, a livello aggregato, torna sopra i livelli pre-Covid.

In riferimento al quadro regolatorio, dopo il varo da parte della Commissione Europea del piano "Fit for 55" (riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030) e del piano "ReFuelEU Aviation", a gennaio 2024 sono diventati operativi i primi obblighi minimi: 2% di SAF nel 2025, in crescita al 6% nel 2030 e fino al 70% entro il 2050. A fine agosto 2024 gli Stati membri hanno inoltre approvato l'inclusione delle emissioni non-CO₂ (NO_x, contrails, particolato ecc.) nel sistema MRV (Monitoring, Reporting, Verification) del sistema ETS.

Nel 2025, inoltre, è stato approvato il nuovo regolamento sui diritti e le tutele dei passeggeri.

Il sistema aeroportuale, da parte sua, continua ad aumentare gli sforzi a favore della sostenibilità: sulla base dei dati ACI Europe, nelle road map per la sostenibilità aeroportuale presentate dai singoli aeroporti, vi sono 118 realtà che hanno l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica già entro il 2030.

Nel gennaio del 2025 Lufthansa ha concluso l'acquisizione del 40% di ITA. È inoltre proseguito il progressivo rinnovo della flotta e lo sforzo di rafforzamento della rete intercontinentale, in attesa dell'ingresso ufficiale nell'alleanza STAR Alliance, ingresso avvenuto ufficialmente nell'aprile del 2026.

Nel 2025 è cresciuta ulteriormente anche Aeroitalia, molto dinamica nella partecipazione ai bandi OSP.

L'ulteriore aumento delle tensioni geopolitiche e lo scoppio della guerra in Iran pongono il settore aereo, e in particolare quello europeo, di fronte a nuove sfide: l'aumento dei costi energetici, le possibili chiusure di spazi aerei chiave nei flussi intercontinentali, le difficoltà di approvvigionamento del carburante e le possibili ripercussioni di tali incertezze sull'andamento delle prenotazioni.

I periodi di turbolenza geopolitica in passato hanno modificato in modo strutturale gli assetti e il posizionamento competitivo dei Paesi. Oltre alle incertezze relative ai prossimi mesi del 2026, il mutato quadro mondiale ha risvegliato l'importanza di strategie di sviluppo in cui tornano a essere più centrali rispetto al passato temi come la resilienza e l'indipendenza (energetica ma non solo) e richiedono che le scelte di politica del trasporto aereo europeo concentrino gli sforzi su di essi.

I dati presentati nel *Fact Book* riguardano vari aspetti del settore del trasporto aereo e si riferiscono a 28 Paesi europei, ossia i 24 Paesi dell'Unione Europea ai quali vanno aggiunti Regno Unito, Norvegia, Islanda e Svizzera.

I temi e la struttura del *Fact Book* confermano la suddivisione prevista nelle edizioni precedenti, anche allo scopo di facilitare la comparazione con i risultati degli anni passati: la dinamica del traffico passeggeri e merci in Europa e in Italia (Capitolo 1), le statistiche di traffico relative ai principali aeroporti europei e italiani (Capitolo 2), le caratteristiche del network europeo e le proprietà di connettività dei singoli aeroporti (Capitolo 3), i livelli di competizione diretta e indiretta degli aeroporti e dei vettori sulle diverse rotte (Capitolo 4), le principali caratteristiche operative dei vettori più importanti (Capitolo 5), le politiche di prezzo dei vettori (Capitolo 6), gli assetti proprietari dei gestori aeroportuali italiani, dei principali gestori europei e delle principali compagnie aeree europee (Capitolo 7).

Le schede degli aeroporti italiani, dei principali aeroporti europei e delle principali compagnie aeree



operanti in Europa sono riportate a conclusione dell'analisi, precedute da brevi note metodologiche.

Nel corso del 2025, i volumi di traffico passeggeri movimentati nei 28 Paesi analizzati sono cresciuti complessivamente del **4,0%** rispetto al 2024, registrando un nuovo record storico. **Il dato è ben superiore alla crescita del PIL, pari a +1,5%.**

I trend registrati nel 2025 risultano piuttosto omogenei, con quasi tutti i principali Paesi in crescita tra il 2% e il 5%. Tra le eccezioni si segnala il caso della **Polonia** che, tra i Paesi con un traffico annuo superiore a 20 milioni di passeggeri, **evidenzia una crescita a doppia cifra (+14,2%** rispetto al 2024) e pari al **+39,9%** rispetto ai livelli pre-Covid. **L'Italia registra nel 2025 una crescita del 5%**, superiore rispetto agli altri grandi Paesi europei e di circa un punto percentuale rispetto alla crescita aggregata europea.

Confrontando i dati con il periodo pre-Covid, sebbene complessivamente i volumi risultino superiori del **4,9% rispetto al 2019**, emergono ancora situazioni fortemente eterogenee. **Portogallo e Italia presentano volumi superiori di oltre il 19% rispetto ai livelli pre-Covid.** Positivi risultano anche i dati dei Paesi a forte vocazione turistica, quali Spagna, Grecia, Cipro e Malta, oltre alla già citata Polonia.

Continuano invece a registrare recuperi più lenti i **Paesi scandinavi, la Germania, la Francia e i Paesi Bassi, dove i livelli di traffico risultano ancora inferiori a quelli pre-Covid.**

Tra i Paesi limitrofi, merita particolare attenzione il dato della Turchia che, sebbene con un ritmo di crescita inferiore rispetto agli anni precedenti, anche nel 2025 registra un tasso superiore alla media europea (+5,8%). **L'aeroporto di Istanbul ha raggiunto Londra Heathrow con 84,4 milioni di passeggeri e si prepara a diventare il principale hub di riferimento nel bacino mediterraneo,** nonché uno snodo strategico tra Europa, Asia e Africa.

Per quanto riguarda la variazione della mobilità suddivisa per area di destinazione (Figura 7), i dati

dei principali Paesi mostrano come anche nel 2025 le maggiori crescite abbiano riguardato i flussi verso destinazioni extraeuropee.

Con riferimento alle destinazioni domestiche, tra i principali Paesi si **segnala la diminuzione della mobilità interna in Francia.** Anche la Germania, pur registrando un aumento della mobilità domestica nel corso del 2025 (pari a circa il +3%), presenta livelli ancora significativamente inferiori rispetto al periodo pre-Covid. È possibile ipotizzare che a tale andamento concorrano diversi fattori: i) un più lento recupero del traffico business; ii) la stagnazione del PIL; iii) specifiche strategie dei vettori maggiormente presenti sul mercato domestico tedesco che, rispetto all'Italia, presenta quote inferiori di compagnie come Ryanair ed easyJet. Risulta invece difficile stabilire con certezza se tali dinamiche riflettano già gli effetti di orientamenti politici e regolatori che, in Germania e più in generale in Europa, stanno alimentando un crescente dibattito volto alla riduzione dei voli domestici e di corto raggio.

La concentrazione del traffico aeroportuale nel 2025 risulta sostanzialmente invariata, confermando un andamento relativamente omogeneo che ha interessato, in media, sia i grandi aeroporti sia le altre categorie dimensionali.

L'analisi trimestrale si estende anche al primo trimestre del 2026. **I dati mostrano una crescita ancora positiva (+3,7%), nonostante l'avvio della guerra in Iran.** Solo i Paesi Bassi registrano una diminuzione del traffico (-3,1%), associata alle condizioni meteorologiche avverse che, nel mese di gennaio, hanno determinato una contrazione superiore al 9%. L'Italia, anche nel primo trimestre del 2026, continua a registrare performance migliori rispetto alla media europea (+4,6% contro +3,7%).

La dinamica europea del **settore merci aeree registra per il 2025 un aumento complessivo del +3,6%.** Il dato è simile a quello registrato per i passeggeri. A differenza del settore passeggeri, il trasporto air cargo arriva da una dinamica recente molto diversa: il 2021 è stato un anno di boom, mentre gli anni 2022 e 2023 hanno segnato un marcato calo, riportando i volumi a quelli registrati nel 2017. Al contrario, il 2024 ha registrato un rimbalzo



con una crescita tendenziale attorno all'8%, che ha riportato il dato dei volumi di merce movimentata molto vicino al massimo storico registrato nel 2021. Il risultato positivo del 2025 ha portato **il sistema europeo a registrare il record di movimentazioni con 19,1 milioni di tonnellate.**

L'Italia registra nell'anno 2025 un aumento del 2,4%, più contenuto rispetto al valore complessivo europeo (+3,6%). I maggiori incrementi si registrano in Belgio, dove i due aeroporti (Liegi e Bruxelles) crescono di oltre 240 mila tonnellate (+13,6%).

Crescite importanti sia in valori assoluti sia percentuali per Regno Unito (+151 mila tonn.) e Spagna (+92 mila tonn.).

In relazione alla concentrazione del traffico merci, nella sola Germania si movimentano complessivamente oltre 4,8 milioni di tonnellate di merci l'anno, che, unitamente a Olanda, Belgio e Lussemburgo, salgono complessivamente a 9,0 milioni di tonnellate (47% dell'intera Europa).

Nel confronto con il 2019 permane positivo il dato italiano, che registra volumi superiori del 16,9% rispetto al periodo pre-Covid, a fronte di una crescita aggregata europea pari al 9%.

Nel complesso, oltre alla concentrazione geografica nell'area compresa tra Germania e Benelux, anche a livello di singolo Paese il traffico merci tende a concentrarsi su un numero limitato di aeroporti, con il principale scalo nazionale che generalmente supera il 60% della quota di mercato.

Nel caso dell'Italia, Malpensa rappresenta il principale hub per il traffico merci, con una quota pari al 62% del totale nazionale e con rilevanti volumi in tutte e tre le principali componenti del business air cargo: traffico express, traffico all-cargo e merci belly cargo.

Il trend del traffico air cargo si mantiene positivo anche nel primo trimestre del 2026, sebbene gli effetti della guerra in Iran abbiano inciso sul mese di marzo, primo mese caratterizzato da una contrazione dei volumi. Per l'Italia, il dato risulta

sensibilmente peggiore, con una diminuzione del 2,4% nel primo trimestre del 2026. Tra le possibili cause si segnala anche la discussa introduzione della tassa sui piccoli pacchi, che potrebbe aver favorito la delocalizzazione di parte del traffico verso altri aeroporti europei.

Il secondo Capitolo analizza i dati di traffico con riferimento all'andamento dei singoli aeroporti.

Nel 2025, Londra Heathrow registra 84,4 milioni di passeggeri, segnando il record storico per uno scalo europeo. I primi 20 aeroporti europei registrano tutti un traffico superiore ai 30 milioni di passeggeri annui e, complessivamente, hanno movimentato oltre 900 milioni di passeggeri, con un incremento di circa 30 milioni rispetto al 2024.

Nonostante ciò, tra i primi 20 aeroporti europei, **cinque non hanno ancora recuperato i livelli di traffico pre-Covid:** Francoforte (-7,4 milioni di passeggeri rispetto al 2019), Monaco (-4,5 milioni), Parigi Charles De Gaulle (-4,1 milioni), Londra Gatwick (-3,7 milioni) e Amsterdam Schiphol (-2,9 milioni).

Nel 2025 salgono a **sette gli aeroporti europei con oltre 50 milioni di passeggeri annui:** Londra Heathrow, Parigi Charles De Gaulle, Amsterdam Schiphol, Madrid Barajas, Francoforte, Barcellona e Roma Fiumicino.

La maggiore crescita **nel 2025 è stata registrata dall'aeroporto di Varsavia** (+2,8 milioni di passeggeri), seguito da Copenhagen e Milano Malpensa.

Nel ranking delle crescite rispetto ai livelli pre-Covid, **Roma Fiumicino si colloca al terzo posto, preceduto soltanto da Atene e Berlino,** quest'ultima favorita anche dagli effetti derivanti dall'apertura del nuovo aeroporto, che rende il confronto con il 2019 parzialmente influenzato dalla discontinuità infrastrutturale rispetto ai precedenti scali cittadini.

Il 2025 si caratterizza per un tasso di crescita leggermente superiore al trend storico di lungo periodo. Sebbene tali valori risultino dimezzati



rispetto all'eccezionale crescita registrata nel 2024, essi delineano comunque **un anno di espansione diffusa: il 75% degli aeroporti analizzati ha infatti registrato un incremento del traffico passeggeri** rispetto all'anno precedente.

Con riferimento all'Italia, il buon andamento del traffico ha portato otto aeroporti italiani a collocarsi, nel 2025, tra i primi 50 aeroporti europei per volume di traffico. Nello stesso anno, **otto aeroporti italiani hanno superato la soglia dei 10 milioni di passeggeri** annui; Palermo potrebbe diventare il nono già nel 2026. **Nel 2018** gli aeroporti italiani sopra tale soglia **erano soltanto quattro** e sei nel 2019.

Tra gli aeroporti con traffico superiore a un milione di passeggeri, solo Bergamo registra una contrazione del traffico (-2,4%), dato in larga parte riconducibile alle dinamiche negoziali legate al rinnovo contrattuale con Ryanair, che evidenziano il significativo potere contrattuale detenuto dai grandi vettori globali.

I tassi di crescita hanno sfiorato il 10% per diversi aeroporti di media dimensione (tra 3 e 10 milioni di passeggeri), tra cui Bari (+9,6%), Firenze (+9,4%) e Lamezia Terme (+12,3%).

Tra gli aeroporti minori si osserva, naturalmente, una maggiore variabilità, con incrementi percentuali spesso a doppia cifra. Si segnala, tra gli altri, il caso di Trieste, che sembra beneficiare sia degli interventi di continuità territoriale sia della nuova accessibilità ferroviaria: in due anni il traffico è raddoppiato, raggiungendo 1,6 milioni di passeggeri. Anche l'aeroporto di Reggio Calabria beneficia delle misure di sostegno alla mobilità e alla continuità territoriale, registrando nel 2025 un aumento del traffico superiore al 50%, che ha portato il volume annuo a circa un milione di passeggeri. Al contrario, si registra una significativa contrazione del traffico presso l'aeroporto di Comiso.

Le statistiche del traffico passeggeri per aeroporto si completano con l'analisi trimestrale, che include anche i primi tre mesi del 2026. Dublino, Copenhagen e Madrid sono tra gli aeroporti con le maggiori crescite sia nell'ultimo trimestre del 2025

sia nel primo del 2026. Al momento, i dati del primo trimestre non mostrano ancora elementi interpretabili alla luce delle incertezze e delle limitazioni portate dalla guerra in Iran.

Con riferimento all'andamento del trasporto merci per singolo aeroporto, permane un andamento che, seppur generalmente positivo, continua a essere caratterizzato da una maggiore eterogeneità aeroporto per aeroporto rispetto al traffico passeggeri. Tra i primi 20 aeroporti, cinque aeroporti crescono in doppia cifra (Liegi +14,6%; East Midlands +15,8%; Bruxelles +11,6%; Monaco +10,4%; Barcellona +10,5%). Amsterdam è invece in contrazione (-4,2%).

L'aeroporto di Liegi cresce per il secondo anno consecutivo di oltre 150 mila tonnellate (+168 mila tonn.). Una crescita in due anni superiore ai volumi complessivamente trasportati dal secondo aeroporto italiano per traffico merci (Roma Fiumicino). Nel caso specifico dell'Italia, tra gli aeroporti con oltre 10 mila tonnellate all'anno, Malpensa cresce del 4,4% rispetto al 2024, mentre Fiumicino registra una crescita pari a +0,8%. Crescono Bergamo e Napoli, mentre sono in contrazione Bologna, Pisa e Brescia.

Nel terzo Capitolo sono riportate alcune misure di connettività del *network* aeroportuale europeo. La connettività può essere definita, in generale, come la facilità con cui un passeggero, partendo da un certo aeroporto, può raggiungere gli altri aeroporti del *network*. Essa rappresenta un'importante qualità del *network* aeroportuale, caratterizzata da determinanti e dinamiche diverse rispetto ai volumi di traffico. La connettività dipende soprattutto dalle rotte offerte da un singolo aeroporto, dalle rispettive frequenze e dalla centralità nel *network* degli aeroporti collegati, che, nel caso dei collegamenti indiretti, possono assumere la funzione di *hub*.

La connettività mondiale del 2025 (Tabella 31) mostra finalmente di aver superato il livello pre-Covid. Nel 2019, partendo dai primi 20 aeroporti del ranking, era possibile raggiungere tutti gli aeroporti del *network* con una media di 2,46 voli (1,46 scali intermedi per effettuare i trasferimenti); **nel 2025 tale**



valore migliora, scendendo a 2,44 voli. Tra i maggiori aeroporti europei, Francoforte e Londra Heathrow continuano tuttavia a mostrare livelli di connettività inferiori rispetto al periodo pre-Covid. I miglioramenti più significativi riguardano ancora gli aeroporti del Medio Oriente, della Cina e della Turchia. Ataturk raggiunge il vertice della graduatoria mondiale, con una connettività media di 2,35, assieme a Parigi Charles De Gaulle. **Le interruzioni dei collegamenti diretti con la Russia, la guerra in Medio Oriente e le conseguenti difficoltà nei collegamenti con il Middle East e l'Asia continuano a incidere soprattutto sulla connettività degli aeroporti europei, penalizzati anche rispetto agli scali americani.**

In terza posizione si conferma l'aeroporto di Francoforte, con un indice pari a 2,36, sugli stessi livelli del 2024 ma ancora al di sotto dei livelli del 2019.

Londra Heathrow, il maggiore aeroporto europeo per volumi di traffico, si colloca solo all'8° posto nella graduatoria mondiale del 2025, con un indice di connettività pari a 2,42. Lo scalo perde una posizione rispetto al 2024 e resta su livelli ancora inferiori rispetto al periodo pre-Covid (2,39).

Anche nel 2025 Roma Fiumicino mantiene l'11^a posizione acquisita nel 2023, con una **connettività mondiale in miglioramento a 2,47, superiore ai livelli del 2019 anche grazie al contributo positivo di ITA Airways e alla ripresa di buona parte dei voli intercontinentali operati in precedenza da Alitalia.** Milano Malpensa si colloca in 27^a posizione, guadagnando un posto rispetto al 2024, con un indice di connettività in ripresa a 2,54, migliore rispetto al livello del 2019 (2,57).

In generale, i risultati dei grandi hub sono influenzati da una tendenza di lungo periodo che vede una graduale riduzione del traffico in interconnessione rispetto al traffico complessivo. Questa tendenza è legata a diversi aspetti. Innanzitutto, **la crescita della domanda ha reso sostenibili alcuni collegamenti diretti point-to-point tra aeroporti** che in precedenza potevano essere collegati solo tramite uno o più hub intermedi. A ciò, si aggiungono gli aspetti tecnologici, con

l'aumento delle distanze massime percorribili dagli aeromobili nel lungo e lunghissimo raggio, che potrebbe rendere non più necessari alcuni scali intermedi. Non meno importante è il crescente livello di congestione dei maggiori hub, soprattutto in Europa e negli Stati Uniti, che, in assenza di decisi piani di espansione, tendono a riallocare gradualmente la propria capacità sui passeggeri locali, a scapito dei passeggeri in interconnessione. Su queste tendenze di fondo **pesano però anche i rischi geopolitici, il rincaro del combustibile e le maggiori difficoltà nell'operare collegamenti con il Middle East e l'Asia.**

I livelli di connettività europea misurati in base ai tempi di viaggio mostrano una maggiore difficoltà nel recuperare i valori del 2019. Anche nel 2025 Amsterdam Schiphol si conferma ai vertici di questa graduatoria (Tabella 40), con 361 aeroporti europei raggiungibili in giornata, cioè nelle 24 ore, (rispetto ai 353 del 2024) e un tempo medio di viaggio di 278 minuti (in aumento rispetto ai 271 minuti del 2024). Nel caso dell'aeroporto di Amsterdam, il recupero rispetto al 2019 non è ancora completo né in termini di destinazioni raggiungibili (377 nel 2019 contro 361 nel 2025), né in termini di tempi di viaggio (272 minuti nel 2019 contro 278 minuti nel 2025). Schiphol resta saldamente l'aeroporto meglio connesso in Europa, nonostante la presenza di limitazioni alla capacità, in termini di movimenti aerei, legate all'impatto ambientale. I tagli annunciati al network di KLM per effetto dell'aumento del costo del carburante potrebbero tuttavia avere un impatto negativo sulla connettività nel 2026.

Il recupero di connettività rispetto al 2019, in termini di tempi di viaggio, non è ancora completato nemmeno per gli altri grandi aeroporti europei.

Per quanto riguarda gli aeroporti italiani, si osservano lievi miglioramenti della connettività europea. Nel 2025 Roma Fiumicino permette di raggiungere 356 aeroporti europei, 10 in più rispetto all'anno precedente, con tempi medi di 328 minuti. Risultati analoghi per Milano Malpensa, con 354 destinazioni europee raggiungibili nel 2025 e tempi di connessione medi in lieve miglioramento, da 325 minuti nel 2024 a 322 nel 2025.



La qualità dei collegamenti offerti, misurata in termini di tempi di viaggio, sta recuperando molto lentamente rispetto ai livelli del 2019, grazie alla stabilizzazione delle frequenze dei voli offerti, grandezza fondamentale per limitare i tempi di attesa nei viaggi con almeno uno scalo intermedio.

Il recupero della connettività prosegue anche analizzando la possibilità di effettuare viaggi di andata e ritorno in giornata (Tabella 42), indicatore essenziale per i viaggiatori *business*. Tale possibilità dipende principalmente dalla presenza di elevate frequenze di connessione da e per gli aeroporti intermedi. I livelli di connessione A/R pre-Covid non sono ancora stati raggiunti dagli aeroporti al vertice della graduatoria. Partendo da Francoforte, è possibile raggiungere solo 129 aeroporti europei con voli A/R in giornata, valore ancora nettamente inferiore a quello del 2019 (146 aeroporti connessi), ma in forte recupero rispetto ai 113 del 2024. Da Amsterdam Schiphol è possibile raggiungere, con viaggi A/R, 162 destinazioni europee, rispetto alle 174 del 2019, ma in crescita rispetto alle 158 del 2024. **Si osservano miglioramenti significativi anche per i maggiori aeroporti italiani: da Roma Fiumicino e Milano Malpensa è possibile raggiungere rispettivamente 146 e 154 destinazioni con viaggi A/R in giornata, su valori superiori sia a quelli del 2024 sia a quelli pre-Covid del 2019.**

Dalle frequenze dei collegamenti dipende la capacità dei grandi *hub* europei di intermediare efficacemente le interconnessioni indirette. Nella Tabella 45 sono riportati il numero di connessioni indirette e i tempi medi di connessione per i principali *hub*. Amsterdam Schiphol, che resta anche nel 2025 l'aeroporto da cui transita il maggior numero di interconnessioni indirette (*betweenness*), registra un numero medio di connessioni intermedie pari a 2.818, in aumento rispetto alle 2.715,8 dell'anno precedente ma ancora decisamente inferiore al valore del 2019 (3.152,4). **Nel 2025 Roma Fiumicino ha intermediato mediamente 1.160,1 connessioni europee, in riduzione rispetto alle 1.429,4 dell'anno precedente, con tempi medi di connessione pari a 120 minuti.**

Nel 2025 l'aeroporto tedesco di Francoforte raggiunge il vertice della graduatoria in termini di quota del prodotto interno lordo europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio (Tabelle 46 e 47): partendo dallo scalo tedesco è possibile raggiungere più del 90% del PIL europeo entro due ore di viaggio, su valori ancora inferiori a quelli del 2019. In seconda posizione si trova l'aeroporto di Amsterdam, con un valore pari all'89,39% del PIL europeo raggiungibile entro due ore di viaggio.

L'aeroporto tedesco di Monaco passa dalla prima alla terza posizione, con una percentuale pari all'87,45%. L'aeroporto italiano dal quale è possibile raggiungere la quota maggiore di PIL europeo entro due ore di viaggio è Malpensa, con l'83,07%, valore in decisa crescita rispetto al 2024, seguito da Venezia, con quasi il 64%. L'aeroporto di Roma Fiumicino risulta penalizzato, in termini di quota di PIL raggiungibile entro due ore di viaggio, dalla sua localizzazione meno centrale rispetto a Malpensa e Venezia. Se si considera invece la quota di PIL raggiungibile entro quattro ore di viaggio, l'aeroporto romano mostra una raggiungibilità di quasi il 99% del PIL europeo, sugli stessi livelli di Malpensa.

Il quarto Capitolo riporta l'analisi delle rotte europee in termini di lunghezza, frequenze dell'offerta e, soprattutto, condizioni di competizione. Per quanto riguarda il numero di rotte offerte e le relative frequenze settimanali, nel 2025 prosegue il percorso di crescita, con un ulteriore miglioramento rispetto al 2024.

Il numero di rotte europee offerte dagli aeroporti nel 2025 è aumentato, passando da 6.395 nel 2024 a 6.451. I valori del 2025 mostrano anche un lieve recupero rispetto al 2019, anno caratterizzato da un'offerta di 6.443 rotte europee. La frequenza dei collegamenti offerti è invece aumentata in maniera più evidente (Tabella 54), anche per i grandi *hub* europei. Per quanto riguarda Londra Heathrow, la frequenza media settimanale dei collegamenti intercontinentali è risultata pari a 16,1 nel 2025, superando i 15,5 del 2024 e i 14,8 del 2019. L'aeroporto londinese si conferma lo scalo europeo meglio interconnesso con destinazioni extraeuropee. Roma Fiumicino ha registrato un ulteriore aumento



delle frequenze medie dei collegamenti intercontinentali rispetto all'anno precedente (7,4 contro 7,3). Anche per Milano Malpensa si registra un lieve incremento rispetto al 2024, con 5,7 frequenze medie settimanali offerte sui collegamenti intercontinentali.

La dipendenza dei Paesi dai rispettivi mercati domestici è ben evidenziata nelle Tabelle 54, 55 e 56. I maggiori flussi in termini di posti offerti restano quelli del mercato domestico spagnolo (Tabella 57). Il maggiore flusso non domestico in termini di posti offerti è quello tra Spagna e Regno Unito, che supera il mercato domestico italiano, sceso in terza posizione. Nel caso dell'Italia, il rapporto tra posti offerti sui collegamenti intra-europei e posti offerti sui mercati intercontinentali scende a 3,9. **Questo dato conferma la criticità dell'Italia in termini di basso livello di connettività intercontinentale diretta, soprattutto se confrontata con quella di Francia e Germania, Paesi nei quali il rapporto tra posti offerti sui collegamenti intra-europei e quelli offerti sui mercati intercontinentali resta inferiore a 2.**

Passando all'analisi dei volumi per singola rotta, si osserva (Tabella 58) che nel 2025 **le principali rotte europee per numero di posti offerti sono i collegamenti verso Palma di Maiorca da Barcellona e Madrid, seguiti dal collegamento tra Oslo e Trondheim. Il collegamento tra Roma e Madrid è la sesta rotta nella graduatoria per posti offerti e rappresenta anche la maggiore rotta internazionale.** In termini di ASK offerti, la maggiore rotta a livello europeo resta anche nel 2025 la Gran Canaria-Madrid.

Il secondo insieme di informazioni estratto dall'analisi delle rotte **ha come obiettivo la valutazione della struttura competitiva** che caratterizza le rotte stesse.

Nelle Tabelle 59 e 60 è possibile analizzare il grado di "dipendenza" dei vari aeroporti dalle compagnie aeree. Un indicatore sintetico a tale proposito è l'indice di concentrazione Herfindahl-Hirschman (HHI), che raggiunge un massimo di 10.000 nel caso in cui l'offerta di un aeroporto sia concentrata in una sola compagnia aerea. In generale, valori elevati

dell'indice evidenziano una forte dipendenza dello scalo da uno o pochi vettori.

A tal proposito, **nel 2025 si confermano livelli di concentrazione dell'offerta da parte delle compagnie aeree sostanzialmente stabili rispetto al trend di riduzione osservato nell'immediato periodo post-Covid 2020-2021.** Per effetto della pandemia, infatti, nel biennio 2020-2021, in un contesto di forti cali generalizzati, le compagnie aeree hanno cercato di preservare un livello minimo di offerta negli aeroporti più importanti dei rispettivi *network*. Di conseguenza, gli indici di concentrazione HHI sono aumentati soprattutto nei principali *hub* europei di Parigi Charles De Gaulle, Amsterdam Schiphol e Francoforte. Lo scenario è cambiato a partire dal 2022, anno in cui le compagnie aeree hanno ripreso a offrire voli anche al di fuori dei propri aeroporti di riferimento, in un contesto di forte crescita del traffico.

Interessante è il caso dell'aeroporto di Roma Fiumicino, dove l'indice di concentrazione dell'offerta in termini di ASK scende a 778 nel 2025. La quota dell'offerta di ITA Airways a Roma Fiumicino, in termini di ASK, si riduce leggermente al 23,7%, rispetto al 23,8% dell'anno precedente.

L'aeroporto di **Milano Malpensa si conferma anche nel 2025 lo scalo europeo in cui l'offerta risulta meglio diversificata**, con un indice di concentrazione HHI pari a 468 in termini di ASK, in ulteriore riduzione rispetto al 2024 (514).

L'aeroporto di Milano Linate resta lo scalo italiano in cui ITA Airways ha la presenza più elevata, con una quota dell'offerta in termini di ASK pari al 41,3%, **in forte riduzione rispetto al 56,9% dell'anno precedente (Tabella 62).** Tale riduzione è dovuta alla diminuzione degli slot disponibili a favore di easyJet, in seguito alle prescrizioni dell'Antitrust UE a seguito dell'integrazione con Lufthansa.

L'analisi della competizione sulle singole rotte mostra al vertice continentale la rotta Palma di Maiorca-Zurigo. Tra le rotte domestiche spagnole con il maggior numero di compagnie aeree operanti



emergono Fuerteventura–Gran Canaria e Gran Canaria–Tenerife Sud (Tabella 63).

Le prime rotte domestiche del mercato italiano per numero di compagnie operanti sono Roma Fiumicino–Milano Malpensa e Napoli Capodichino–Palermo Punta Raisi (Tabella 63).

La complessità del mercato del trasporto aereo è tale per cui la sola analisi della competizione diretta non è in grado di cogliere appieno le dinamiche competitive in corso. Per tale ragione, nel *Fact Book* viene analizzata anche la cosiddetta “**competizione indiretta**”, cioè la competizione per la cattura del medesimo bacino di utenza da parte di servizi aerei offerti in aeroporti limitrofi alternativi. Tale competizione ha assunto un ruolo di particolare rilevanza per effetto dello sviluppo di servizi aerei negli aeroporti secondari da parte delle compagnie *low-cost*.

Con riferimento a una rotta offerta da uno specifico aeroporto, la rotta è definita in “competizione indiretta” qualora esistano rotte alternative offerte da altri aeroporti “vicini”, ovvero situati entro 100 km da quello considerato, e/o verso destinazioni “vicine” o coincidenti con quelle della rotta in questione.

In condizioni normali, l’esposizione di un aeroporto alla competizione indiretta rappresenta uno degli elementi che possono portare a mettere in discussione la visione dell’aeroporto come monopolio naturale.

Anche nel 2025, tra i maggiori aeroporti europei si osserva una quota contenuta di offerta soggetta a competizione indiretta per la presenza di rotte alternative. Ad esempio, l’offerta di Londra Heathrow in competizione indiretta con quella degli scali vicini resta intorno al 10,2%, su livelli inferiori all’11,4% del 2022 e al 12,2% del 2021 (Tabella 65).

L’area milanese resta tra quelle in cui la competizione indiretta tra aeroporti è elevata. La quota dell’offerta di Milano Malpensa in termini di ASK soggetta a competizione indiretta è pari al 27,3%, in riduzione rispetto agli anni precedenti. Nel caso dell’aeroporto di Bergamo Orio al Serio, la quota dell’offerta soggetta a competizione indiretta è

pari al 61,7% nel 2025. Per Milano Linate, la presenza di competizione indiretta, da parte di Malpensa e/o di Bergamo Orio al Serio, raggiunge il 97,3%, riguardando la quasi totalità dell’offerta. Tra le grandi aree metropolitane, le uniche completamente esenti dalla presenza di competizione indiretta rimangono Madrid, Lisbona, Dublino e Atene.

Nel Capitolo 5 sono presentate le statistiche di traffico dei principali vettori europei per numero di passeggeri. **La ripresa del traffico in Europa, iniziata nel 2021, ha ormai come detto raggiunto e talvolta superato i livelli pre-pandemia.** Alcune compagnie, come Wizz Air (+72%), Volotea (+49%) e Ryanair (+36%), hanno abbondantemente superato i volumi di traffico del 2019. Per altre, come Norwegian (-36%), Air France (-20%) e Lufthansa (-9%) la ripresa si è rivelata più lenta.

Ryanair si posiziona al primo posto, avendo trasportato 206,6 milioni di passeggeri nel 2025 (circa 9,5 milioni in più rispetto al 2024 e 54,2 milioni in più rispetto al 2019 – Tabella 69).

I tre principali gruppi europei, Lufthansa Group, IAG e Air France-KLM, hanno registrato un traffico rispettivamente di 135, 122 e 103 milioni di passeggeri. Mentre Lufthansa Group e Air France-KLM mantengono la moderata crescita rispetto agli anni precedenti, IAG riflette una leggera contrazione, con una diminuzione del numero di passeggeri dello 0,4% rispetto al 2024. Mentre Lufthansa Group e Air France-KLM risultano ancora sotto il 2019 (-7,1% per Lufthansa Group e -1,3% per Air France-KLM), il gruppo IAG è sopra del 2,8%.

Dopo anni di difficoltà, negli ultimi cinque anni si è osservata una ripresa del tasso di crescita del numero di passeggeri, con Wizz Air in testa, che segna un CAGR dell’11,5%.

In riferimento ai *load factor* (Tabella 69), le compagnie *low-cost* si confermano al primo posto, sempre più vicine ai livelli pre-pandemia. Ryanair, che era vicina al 96% nel 2019, ha registrato un *load factor* medio del 94%. Si registrano valori superiori al 90% anche per Vueling, Level, easyJet, TUI Airways e Wizz Air.



Anche nel 2025, i vettori **low-cost** hanno **confermato una presenza dominante nei principali Paesi europei, inclusa l'Italia (Tabella 82)**. In Italia, la quota di mercato dei vettori low-cost in termini di ASK è salita al 66% nel 2025, in crescita rispetto all'anno precedente. Valori più elevati si registrano in Regno Unito e Spagna tra i principali mercati.

Tra il 2020 e il 2022, i vettori americani hanno trasportato più passeggeri rispetto a quelli europei. L'inversione di tendenza si è verificata a partire dal 2023. Nel 2025, i vettori europei hanno trasportato 1.115 milioni di passeggeri, contro i 972 milioni dei vettori americani (Tabella 73). Rispetto al 2024, **la crescita del numero di passeggeri trasportati dai vettori europei è stata notevolmente superiore a quella dei vettori americani (+3%)**, considerato che questi ultimi hanno registrato una diminuzione del numero dei passeggeri dell'1%. Coerentemente con gli anni precedenti, il mercato europeo continua a presentare un minor livello di concentrazione rispetto a quello statunitense.

Le tre principali alleanze mondiali hanno trasportato complessivamente circa 2,16 miliardi di passeggeri nel 2025 (2,2 miliardi nel 2019 e 2,1 miliardi nel 2024). Star Alliance è al primo posto con 869 milioni di passeggeri, seguita da SkyTeam con 688 milioni e OneWorld con 602 milioni (Tabella 78).

Si ricorda che, a causa della situazione politico-economica nell'Europa orientale, la partecipazione di Aeroflot (SkyTeam) e S7 Airlines (Oneworld) nelle rispettive alleanze rimane temporaneamente sospesa. Inoltre, da aprile 2026 **ITA Airways si è unita a Star Alliance**, dopo la sua uscita da SkyTeam nel 2025.

Confrontando i posti offerti per diverse tipologie di vettori (Tabella 75), si osserva che nel 2025 i vettori tradizionali a livello europeo mantengono una quota complessiva leggermente superiore a quella dei low-cost. Questi ultimi concentrano infatti circa il 49,7% dei posti offerti, contro una quota complessiva di poco superiore al 50% per i vettori network e regional.

Le alleanze confermano la propria presenza maggioritaria nei rispettivi hub di riferimento in

Europa, mentre la presenza dei vettori low-cost appare sostanzialmente stabilizzata. Le quote low-cost minori si registrano ancora a Londra Heathrow, con circa il 3,3%, a Monaco, con il 16,4%, a Parigi Charles De Gaulle, con il 20,2%, e a Francoforte, con il 15,8% (Tabella 85).

Con riferimento al quadro competitivo in Europa, nel 2025 Ryanair offre 4.362 rotte e in 2.532 casi non ha competitor diretti (Tabella 86). La quota di ASK soggetta a competizione diretta sale al 55,6%, mentre il numero medio di competitor per rotta si attesta a 0,63. Anche per easyJet il livello di competizione diretta resta elevato, con una quota di ASK offerti in competizione diretta pari al 76,0%, su valori nettamente superiori a quelli di Ryanair e coerenti con le diverse strategie dei due principali vettori low-cost europei.

Il livello di competizione diretta in Europa rimane elevato per le compagnie tradizionali. Per Air France, la quota di offerta in competizione diretta con altri vettori è pari al 71,1%. Anche Lufthansa e KLM mostrano quote elevate, rispettivamente pari al 68,5% e al 72,8%. Interessante è il caso di British Airways, per cui la quota di ASK in competizione diretta si colloca al 51,6% nel 2025.

Per quanto riguarda la competizione indiretta, soprattutto per i vettori low-cost, la pressione competitiva resta molto rilevante. Nel caso di Ryanair, la quota degli ASK offerti in competizione indiretta con altri vettori (Tabella 91) è pari al 45,5%, su valori vicini a quelli del periodo pre-pandemico. Per easyJet tale valore risulta più elevato, pari al 56,4% nel 2025.

Le politiche di prezzo praticate **dalle principali compagnie operanti sul mercato italiano** sono riportate nel **Capitolo 6**. I prezzi sono stati ottenuti dai siti internet dei vettori, considerando il prezzo minimo della tariffa base, senza alcuna maggiorazione per servizi opzionali come l'imbarco del bagaglio o l'imbarco prioritario, ove previsto. Si tratta quindi di prezzi offerti, e non dei prezzi effettivamente pagati dai passeggeri. I prezzi dei singoli voli sono stati monitorati al variare dell'anticipo della prenotazione, da un mese prima fino al giorno precedente la data del volo. In questo modo, oltre ai valori di prezzo medio offerto, sono



state quantificate le variazioni di prezzo associate alle prenotazioni anticipate (*dynamic pricing*).

Le tariffe riportate sono da intendersi come prezzi “pieni al cliente finale”, comprensivi di tutte le imposte e tasse relative. Data la diversa composizione tariffaria, in termini di prezzo base e relativi supplementi presentati al pubblico dai vari vettori, non è stato possibile definire criteri uniformi per confrontare il prezzo base. Le diverse compagnie prevedono inoltre supplementi (ad esempio per bagagli da imbarcare, priorità di imbarco o pagamenti con alcune carte di credito). In questi casi, la scelta effettuata è stata quella di considerare la tariffa minima che un viaggiatore può effettivamente sostenere. Eventuali differenze di prezzo possono quindi essere dovute a un diverso insieme di *frills* e servizi standard offerti (ad esempio, caratteristiche dei bagagli ammessi e più recentemente anche la scelta del posto) o a un diverso livello di tariffe aeroportuali.

La distribuzione delle rotte per Paese evidenzia una buona copertura dei principali mercati europei collegati all'Italia, con una presenza particolarmente rilevante verso Regno Unito, Francia, Spagna e Germania. Il campione monitorato continua inoltre a includere una forte componente di collegamenti domestici, che rappresentano una quota molto significativa delle rotte analizzate.

Tra le rotte monitorate, quelle con la maggiore offerta in termini di ASK (Tabelle 94 e 95) sono i collegamenti tra Madrid e Roma Fiumicino, operati da Air Europa, Iberia, Ryanair e ITA Airways, seguiti dai collegamenti tra Londra Heathrow e Roma Fiumicino, Londra Gatwick e Roma Fiumicino e Parigi Orly e Roma Fiumicino. La rotta Milano Malpensa–Catania Fontanarossa si conferma la prima rotta domestica monitorata.

Nel 2025 il *dynamic pricing* continua a mostrare un profilo molto marcato. Nel caso di Ryanair, ad esempio, il prezzo medio offerto 30 giorni prima della data del volo è pari a circa il 32% del prezzo massimo rilevato lungo la finestra di prenotazione.

Il permanere di un profilo di *dynamic pricing* così marcato può essere spiegato dalla diversa disponibilità a pagare delle componenti *leisure* e *business* della domanda, soprattutto a ridosso della data del volo.

Questo risultato conferma l'utilizzo del *dynamic pricing* da parte delle compagnie aeree come strumento di discriminazione di prezzo tra diverse tipologie di passeggeri (*leisure* vs. *business*) e richiama l'attenzione sull'eventualità di porre un limite a tale discriminazione, soprattutto per le rotte che non hanno alternative comparabili.

I valori medi dei prezzi nel 2025 risultano in generale superiori a quelli del 2024 per la maggior parte dei vettori monitorati. Si segnala invece una riduzione di circa il 10% dei prezzi medi offerti da Ryanair.

I dati mostrano un contesto di mercato ancora non in equilibrio, caratterizzato da una tensione tra domanda e capacità disponibile, quest'ultima ancora limitata dai ritardi nella consegna di nuovi aeromobili.

Sebbene le scelte di prezzo dei vettori siano influenzate da una molteplicità di fattori, permane una relazione tra il prezzo e la lunghezza della rotta, con valori delle tariffe per chilometro più elevati sulle distanze brevi e progressivamente più contenuti all'aumentare della lunghezza del collegamento (Tabella 99). Tra i principali vettori, Ryanair mostra ancora prezzi chilometrici medi inferiori a quelli offerti dalle altre maggiori compagnie aeree, specialmente nella fascia di distanza compresa tra 800 e 1.200 km.

I prezzi medi applicati da ITA Airways variano da circa 0,40 €/km sulle distanze più brevi fino a circa 0,16 €/km per le distanze comprese tra 800 e 1.600 km.

Nel **Capitolo 7**, sono analizzati gli assetti proprietari di vettori e gestori aeroportuali.

Tra i principali vettori europei, solo Aeroflot e ITA Airways restano a controllo pubblico, con una partecipazione statale pari rispettivamente al 73,8% e al 59%. Per ITA Airways è previsto, a giugno 2026, l'esercizio da parte di Lufthansa dell'opzione per acquisire un ulteriore 49% della compagnia, portando così la propria quota al 90% e assumendone il controllo di maggioranza. Alla fine del 2025, **tra le compagnie aeree con partecipazione pubblica figurano anche Turkish Airlines (49,1%), Air France-KLM (37,1%) e SAS (26,4%). Tutti gli altri principali vettori europei presentano invece una struttura proprietaria interamente privatizzata.**



Il ruolo del privato è oramai consolidato anche in riferimento ai gestori aeroportuali. Tra i principali operatori europei, la quota media detenuta da azionisti privati è pari al 42,5%, che sale al 47,2% se ponderata per il traffico passeggeri. Nonostante ciò, dodici dei venti maggiori gestori aeroportuali restano a maggioranza pubblica. Si segnala, in particolare, l'aumento della quota pubblica nella società di gestione dell'aeroporto di Copenhagen nel corso del 2025, a seguito dell'incremento della partecipazione da parte dello Stato danese. Una prevalenza di soci privati si riscontra in Aeroporti di Roma (ADR), nei gestori degli aeroporti di Londra Heathrow e Gatwick, negli aeroporti portoghesi (ANA), nonché negli scali di Zurigo, Bruxelles e Atene. Il gestore dell'aeroporto di Düsseldorf presenta invece una struttura paritetica (50% pubblica e 50% privata). A Francoforte, negli aeroporti spagnoli gestiti da Aena e negli aeroporti di Parigi, la componente privata, pur di minoranza, è comunque rilevante e superiore al 40%. Sei tra i principali gestori aeroportuali europei risultano infine quotati in borsa.

Per quanto riguarda gli assetti proprietari degli aeroporti italiani, nel corso del 2025 si è registrata una situazione di relativa stabilità. L'unica operazione di rilievo riguarda la cessione, nei primi mesi dell'anno, da parte di F2i SGR S.p.A. della propria partecipazione (9,99%) nella società di gestione quotata dell'aeroporto di Bologna alle Camere di Commercio di Bologna e di Modena. **Nei primi mesi del 2026 sono invece proseguiti i processi di privatizzazione di diversi scali.** SAC, società di gestione degli aeroporti di Catania e Comiso, ha avviato, a seguito del parere favorevole delle autorità competenti, una procedura di manifestazione di interesse finalizzata all'individuazione di un operatore privato interessato ad acquisire una partecipazione di maggioranza. Analogo percorso è in corso per l'aeroporto di Palermo, dove GESAP ha pubblicato il bando per la selezione di un advisor incaricato di accompagnare il processo di privatizzazione. Risulta inoltre in evoluzione il progetto di integrazione tra le società di gestione degli aeroporti sardi di Alghero, Olbia e Cagliari. Nel 2026 la Regione Sardegna ha approvato in via preliminare i principali termini dell'operazione di integrazione industriale tra gli scali. Tale approvazione rappresenta un primo via

libera all'operazione, la cui formalizzazione resta subordinata alla sottoscrizione degli accordi vincolanti. Continua infine la ricerca, da parte del gestore dell'aeroporto di Genova, di un partner industriale o di eventuali ulteriori partner pubblici, a seguito dell'uscita dalla compagine azionaria di Aeroporti di Roma e dell'elaborazione del nuovo Piano Industriale.

20 maggio 2026



ITSM

Iccsai Transport and
Sustainable Mobility Center

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI BERGAMO