



ITSM
Iccsai Transport and
Sustainable Mobility Center
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI BERGAMO

MAIN SPONSOR



AEROPORTI DI PUGLIA
BARI BRINDISI FOGGIA TARANTO

Fact Book ICCSAI Transport and Sustainable Mobility 2025

La mobilità aerea tra realtà e desideri



© Pierluigi Mirizzi

Università degli Studi di Bergamo

Bari, 27 Giugno 2025

→ **TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA**

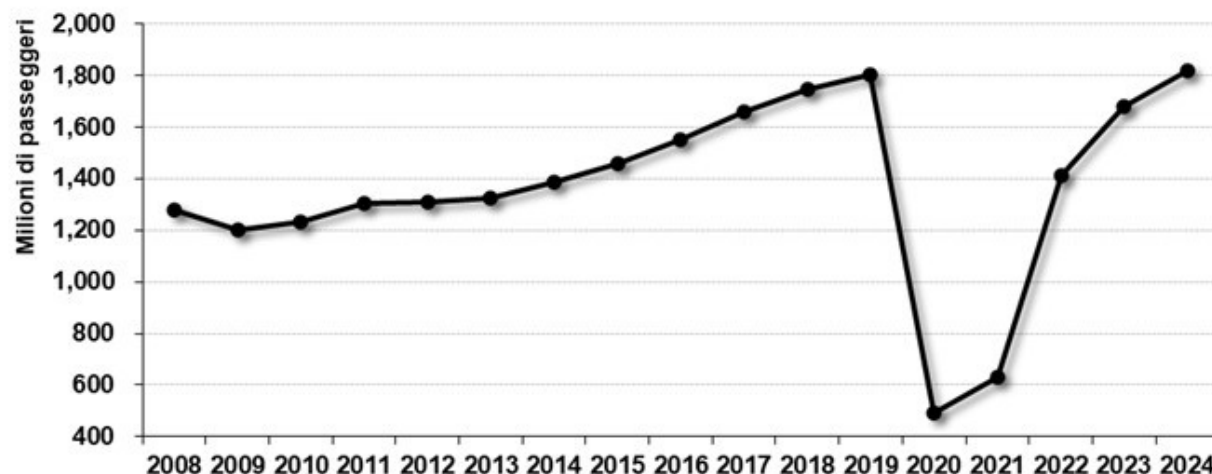
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- CONCLUSIONI



Traffico passeggeri in Europa

- Il traffico passeggeri in Europa recupera nel 2024 i livelli pre-pandemia
- Tema mancata crescita nel quinquennio (investimenti e sostenibilità)
- Europa a due velocità

Andamento del traffico passeggeri complessivo (EU 24+4)



Traffico passeggeri in Europa

Anno	Passeggeri (milioni)	Δ %
2003	988	+4,1%
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	+124,2%
2023	1.682	+19,1%
2024	1.817	+8,00%



- **Dinamiche di recupero differenziate**
- **Recupero accelerato in Spagna, Italia e Portogallo, ma con tassi di crescita 2024 in riduzione.** Effetto positivo per i mercati a maggiore vocazione turistica
- Germania, Francia e Olanda ancora sotto i livelli pre-Covid. Difficoltà dei mercati domestici tedeschi e francesi, e ripresa lenta dei grandi hub europei
- **L'Italia si conferma il terzo mercato europeo, davanti alla Germania, e nel 2024 mostra la crescita più elevata (+11,1%)**

Paesi	Passeggeri 2024 ('000)	Δ passeggeri 24/23('000)	Δ% 24/23	Δ passeggeri 24/19('000)	Δ% 24/19
Spagna	307.721	26.067	9,3%	32.829	11,9%
Regno Unito	294.777	20.267	7,4%	-1.523	-0,5%
Italia	217.919	21.736	11,1%	25.102	13,0%
Germania	203.462	13.835	7,3%	-41.084	-16,8%
Francia	182.131	6.671	3,8%	-7.290	-3,8%
Olanda	66.827	4.938	8,0%	-4.880	-6,8%
Portogallo	65.661	2.577	4,1%	9.166	16,2%
Totale	1.816.953	134.605	8,0%	15.732	0,9%



- **Crescita in affievolimento nella seconda parte del 2024 e nella prima parte del 2025**, specie per Regno Unito, Germania, Olanda e Portogallo
- **L'Italia sempre meglio della media europea.** Nel 4° trimestre 2024/1° trimestre 2025 è il mercato che cresce maggiormente
- **Cresce l'incertezza per il 2025.** Peggioramento del quadro economico e difficoltà sul lato della capacità (ritardi consegne nuove aeromobili)

Paese	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim
	2024 vs 23	2024 vs 23	2024 vs 23	2024 vs 23	2025 vs 24
Spagna	12.7%	10.0%	7.2%	7.3%	4.1%
Regno Unito	10.6%	6.8%	5.3%	6.0%	1.5%
Italia	13.7%	12.3%	10.1%	8.0%	5.7%
Germania	13.0%	8.4%	4.2%	5.7%	1.0%
Francia	5.7%	5.4%	3.4%	3.5%	4.4%
Olanda	17.4%	6.2%	5.1%	5.7%	3.0%
Portogallo	5.7%	14.3%	13.5%	4.1%	2.6%
Totale	11.1%	9.2%	6.9%	7.1%	4.1%

- **Presenza di voli intercontinentali diretti dall'Italia nel 2024 sui livelli pre-Covid:** vengono offerte tutte le prime 10 destinazioni intercontinentali (19 delle prime 25)
- **Perdita di voli intercontinentali diretti verso le destinazioni di "seconda fascia" dell'area asiatica**
- Per l'Italia si perdono 2 collegamenti diretti verso i primi 50 aeroporti intercontinentali per dimensione, e 5 verso i primi 100
- **Differenza significativa sull'intensità dei collegamenti anche se si riduce il gap con Francia e Germania**
- Offerti in media circa il 32-35% dei posti intercontinentali rispetto al Regno Unito, **in aumento dal 26% del 2023**

Anno 2024 Nazione	Copertura offerta verso i maggiori aeroporti intercontinentali (delta vs. 2019)			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	10 (0)	23 (-2)	40 (-4)	65 (-8)
Francia	10 (0)	22 (-1)	41 (-2)	62 (-6)
Germania	10 (1)	22 (-1)	38 (-1)	57 (-3)
Olanda	9 (0)	21 (-1)	34 (-2)	51 (0)
Italia	10 (1)	19 (0)	31 (-2)	41 (-5)
Svizzera	7 (0)	15 (-1)	24 (-3)	36 (-4)
Spagna	8 (0)	15 (-1)	27 (1)	38 (-1)
Danimarca	7 (1)	12 (0)	17 (-3)	22 (-4)
Finlandia	7 (0)	13 (-1)	16 (-4)	19 (-7)

Anno 2024 Nazione	Intensità posti offerti verso i maggiori aeroporti intercontinentali			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	100%	100%	100%	100%
Francia	43.8%	45.6%	44.1%	49.9%
Germania	56.1%	58.1%	56.3%	58.1%
Olanda	22.6%	25.5%	25.6%	26.7%
Italia	32.1%	32.5%	32.3%	34.9%
Svizzera	14.9%	15.8%	15.5%	16.7%
Spagna	20.7%	23.1%	26.6%	34.7%
Danimarca	7.5%	6.9%	6.6%	6.2%
Finlandia	5.9%	6.9%	5.3%	4.7%



Traffico passeggeri negli aeroporti

- **Londra Heathrow recupera i livelli di traffico pre-Covid**
- Difficoltà per i grandi hub continentali di Parigi CDG, Amsterdam, Francoforte e Monaco – in crisi il modello H&S europeo?
- **Roma Fiumicino supera Londra Gatwick in 7° posizione, ed è l'aeroporto che cresce maggiormente anche nel 2024 (+20,7%), primo anche per crescita assoluta**
- Atene è l'aeroporto con la crescita maggiore dal 2019, + 24,5%
- Malpensa mantiene la 20° posizione, con una crescita 2024 sostenuta
- **Il 76,6% degli aeroporti europei ha registrato aumenti di traffico nel 2024 (valore più basso dal 2021)**

Rank	Aeroporto	Passeggeri 2024 (‘000)	Δ% 24/23	Δ% 24/19
1°	Londra Heathrow	83,885	5.9%	3.7%
2°	Parigi Rossy/CDG	70,290	4.3%	-7.7%
3°	Amsterdam Schiphol	66,827	8.0%	-6.8%
4°	Madrid Barajas	66,148	9.9%	7.1%
5°	Francoforte	61,561	3.7%	-12.7%
6°	Barcellona	55,000	10.3%	4.4%
7°	Roma Fiumicino	49,204	21.4%	13.0%
8°	Londra Gatwick	43,257	5.8%	-7.1%
9°	Monaco F.J. Strauss	41,568	12.2%	-13.3%
10°	Lisbona	35,092	4.3%	12.6%
11°	Dublino	34,614	3.3%	5.2%
12°	Palma di Maiorca	33,294	7.1%	12.0%
13°	Parigi Orly	33,123	2.6%	4.0%
14°	Atene Eleftherios	31,827	13.1%	24.5%
15°	Vienna	31,720	7.4%	0.2%
16°	Zurigo	31,149	8.0%	-1.0%
17°	Manchester	30,857	9.6%	4.8%
18°	Copenaghen	29,866	11.7%	-1.1%
19°	Londra Stansted	29,770	6.4%	5.9%
20°	Milano Malpensa	28,910	10.9%	0.2%



Traffico passeggeri negli aeroporti italiani

- Nel 2024, il mercato italiano cresce di oltre l'11% rispetto al 2023, +13,5% rispetto al pre-Covid
- Tra i primi 25 aeroporti, solo Roma Ciampino, Treviso, Lamezia Terme e Genova sono sotto i livelli di traffico passeggeri del 2019
- La crescita 2024 e nei primi mesi del 2025 è spinta dai risultati di Roma Fiumicino e Milano Malpensa
- Tra gli aeroporti con più di 5 milioni di passeggeri, Bari mostra la crescita più alta dal 2019 (+31,2%), seguito da Palermo, Catania e Bergamo
- Crescita sostenuta nei primi mesi del 2025, con circa il 7,5%, ma in attenuazione rispetto alla crescita 2024/23 (+ 11,1%)

Rank pax	Aeroporto	Passeggeri 2024	Δ% 24/23	Δ% 24/19	CAGR 24/19	4 mesi 25/24	4 mesi 25/19
1°	Roma Fiumicino	49.203.734	21,4%	13,0%	2,5%	8,5%	18,0%
2°	Milano Malpensa	28.910.368	10,9%	0,2%*	0,0%	12,7%	17,1%
3°	Bergamo	17.353.573	8,6%	25,2%	4,6%	-4,2%	24,4%
4°	Napoli	12.650.478	2,1%	16,5%	3,1%	2,6%	16,7%
5°	Catania	12.346.530	15,0%	20,8%	3,8%	2,1%	27,2%
6°	Venezia	11.590.356	2,3%	0,2%	0,0%	3,8%	6,6%
7°	Bologna	10.775.972	8,1%	14,6%	2,8%	7,8%	14,5%
8°	Milano Linate	10.650.990	13,0%	62,1%*	10,1%	2,6%	21,4%
9°	Palermo	8.921.601	10,1%	27,1%	4,9%	6,4%	29,9%
10°	Bari	7.273.141	12,3%	31,2%	5,6%	16,7%	39,1%
11°	Pisa	5.547.008	8,6%	3,0%	0,6%	11,9%	9,3%
12°	Cagliari	5.161.212	6,3%	8,7%	1,7%	3,3%	12,5%
13°	Torino	4.693.977	3,6%	18,8%	3,5%	9,5%	19,8%
14°	Olbia	3.883.235	18,3%	30,4%	5,4%	12,3%	34,5%
15°	Roma Ciampino	3.861.806	-0,6%	-34,3%	-8,1%	3,2%	-30,5%
16°	Verona	3.704.582	7,8%	1,8%	0,4%	15,7%	14,0%
17°	Firenze	3.516.925	14,3%	22,4%	4,1%	8,7%	31,2%
18°	Brindisi	3.385.610	6,6%	25,5%	4,6%	6,5%	25,7%
19°	Treviso	3.048.943	0,5%	-6,3%	-1,3%	6,2%	-8,5%
20°	Lamezia Terme	2.713.811	-4,4%	-8,9%	-1,8%	14,5%	6,7%
21°	Alghero	1.611.625	7,9%	15,9%	3,0%	4,3%	27,3%
22°	Genova	1.335.095	4,3%	-13,1%	-2,8%	13,9%	8,4%
23°	Trieste	1.319.813	41,5%	68,5%	11,0%	36,2%	94,7%
24°	Trapani	1.075.411	-19,3%	161,4%	21,2%	4,6%	62,3%
25°	Pescara	847.512	-2,9%	20,5%	3,8%	4,9%	10,5%
Tot. Italia		219.078.386	11,1%	13,5%	2,6%	7,5%	17,8%

Dati Assaeroporti *Effetto chiusura Linate dal luglio 2019

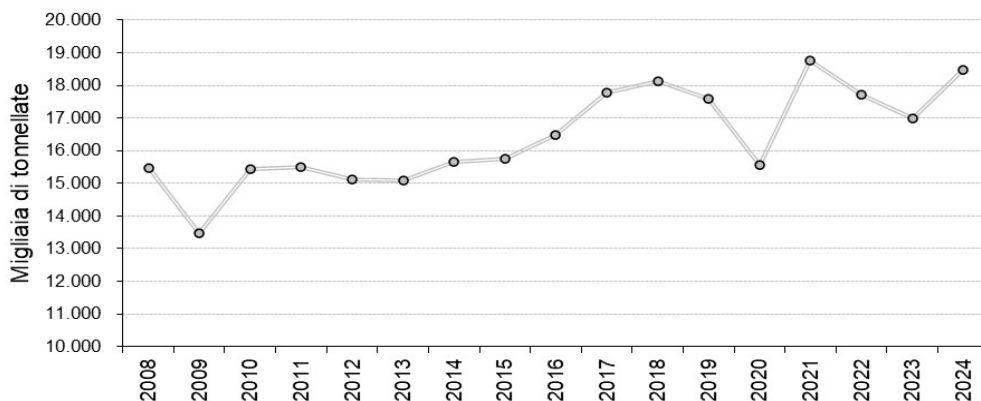
- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- **TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA**
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- CONCLUSIONI



Traffico merci in Europa (mgl tonn)

- **A livello europeo, il traffico merci ritorna a crescere dopo un biennio in contrazione, sui valori massimi del 2021**
- Maggiori difficoltà per Francia, Lussemburgo (problemi Cargolux) e Olanda, che nel 2024 crescono meno della media europea, e mostrano livelli di traffico merci sotto i valori del 2019
- **Dopo la Spagna, l'Italia è il mercato che cresce maggiormente nel 2024, superando i valori pre-Covid**
- **Arresto della crescita nei primi mesi del 2025.** Complesse dinamiche geopolitiche e incertezze legati ai dazi
- **Traffico merci in Italia pari a quello spagnolo e circa 1/4 di quello tedesco**

Andamento del traffico merci in Europa



Paese	Merci 2024	Δ% 24/23	Δ% 24/19
Germania	4.735	1,2%	1,3%
Regno Unito	2.595	11,3%	3,1%
Francia	2.143	2,5%	-4,4%
Belgio	1.764	11,3%	26,8%
Olanda	1.492	8,2%	-5,0%
Spagna	1.280	23,6%	19,8%
Italia	1.249	15,2%	13,2%
Lussemburgo	826	3,8%	-3,2%
Totale	18.486	8,5%	+5,1%



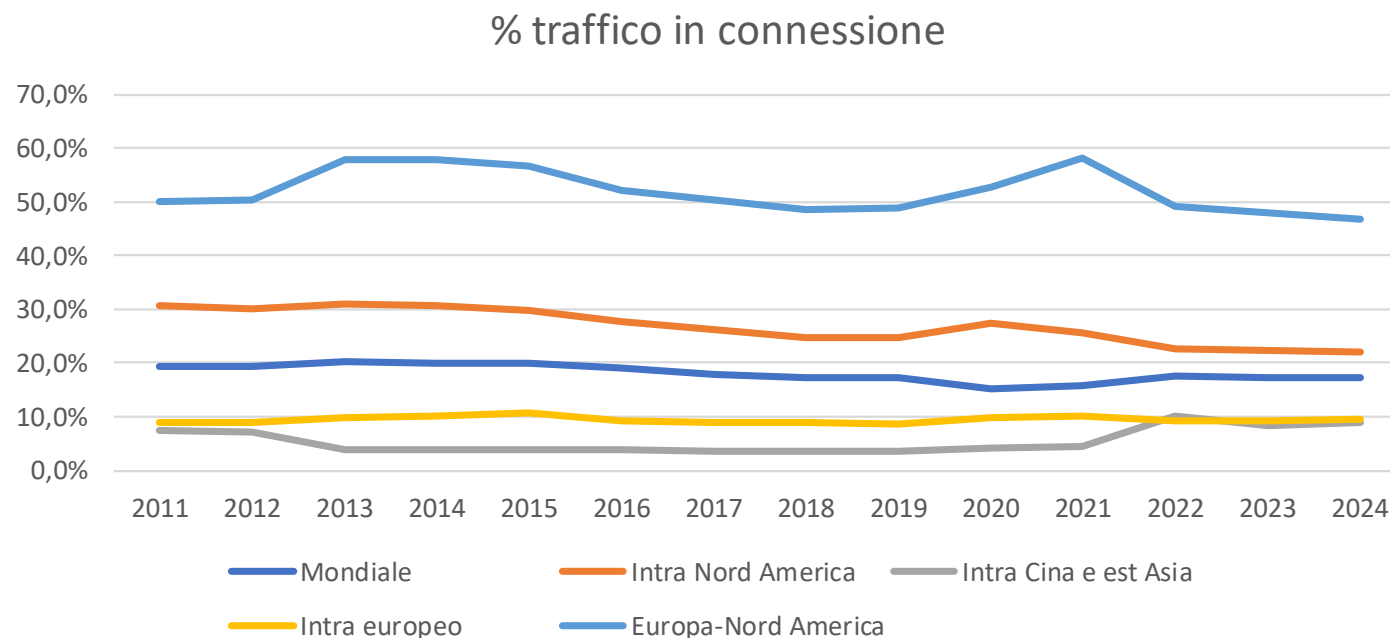
Traffico merci in Italia (tonn)

- **Dinamiche di settore merci solo in parte correlate con il traffico passeggeri**
- **Forte crescita del comparto nel 2024**, che supera i livelli 2019, trainata dai risultati di Roma Fiumicino e Venezia
- **La crescita si interrompe nel 2025**, anche per effetto delle turbolenze geopolitiche
- Quota di mercato di Malpensa in ulteriore riduzione nel 2024 al 58,6%, rispetto al 65,3% del 2022. **Bassa concentrazione del settore rispetto ad altri Paesi Europei**
- Tra i principali 10 aeroporti, traffico merci 2025 ancora al di sotto del 2019 per Venezia, Bergamo, Ciampino, Napoli e Ancona

Rank	Aeroporto	Cargo 2024	Δ% 24/23	Δ% 24/19	% share 2024	4 mesi 25/24	4 mesi 25/19
1°	Milano Malpensa	731.641	8,9%	31,0%	58,6%	-0,6%	36,6%
2°	Roma Fiumicino	271.580	43,0%	39,6%	21,7%	-0,9%	38,3%
3°	Venezia	61.597	30,1%	-3,7%	4,9%	4,1%	-8,6%
4°	Bologna	56.371	10,5%	15,4%	4,5%	-4,7%	4,5%
5°	Brescia	38.568	9,4%	25,6%	3,1%	-1,2%	32,2%
6°	Bergamo	22.964	8,8%	-80,7%	1,8%	3,2%	-80,3%
7°	Roma Ciampino	14.537	4,5%	-21,2%	1,2%	-30,7%	-43,1%
8°	Pisa	12.967	1,3%	-0,3%	1,0%	2,2%	-1,1%
9°	Napoli	9.467	-13,1%	-19,4%	0,8%	-7,2%	-22,3%
10°	Ancona	6.572	-5,8%	-6,4%	0,5%	-0,3%	-9,1%
11°	Catania	5.146	-21,9%	-10,5%	0,4%	12,7%	-23,0%
12°	Cagliari	4.023	-26,4%	-5,4%	0,3%	8,2%	3,2%
13°	Bari	2.319	-6,3%	2,0%	0,2%	-16,6%	-8,1%
14°	Taranto-Grottaglie	2.216	29,5%	-70,8%	0,2%	3,5%	-66,9%
15°	Milano Linate	2.123	1,4%	-72,0%	0,2%	-11,4%	-81,8%
16°	Lamezia Terme	1.773	6,2%	43,0%	0,1%	-16,7%	31,7%
17°	Palermo	1.445	-15,1%	23,9%	0,1%	33,1%	232,3%
18°	Olbia	1.322	46,4%	1314,3%	0,1%	64,3%	1052,0%
19°	Genova	827	-34,8%	-69,3%	0,1%	-87,6%	-91,7%
20°	Verona	816	87,9%	-29,4%	0,1%	47,0%	-71,7%
	Totale	1.249.236	14,9%	13,2%	100,0%	-1,0%	13,0%

- 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

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 17,4% del 2024
- 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**
- Impatto negativo sui livelli di connettività verso soprattutto le destinazioni secondarie non servibili ancora con voli diretti

- Livelli di connettività mondiale mediamente ancora al di sotto dei livelli pre-Covid
- Si affermano gli aeroporti del Medio-Oriente e della Turchia. **Dubai e Istanbul raggiungono la connettività di Parigi e Francoforte ai vertici della graduatoria**
- Tra i principali aeroporti europei solo Parigi Charles De Gaulle e Roma Fiumicino hanno recuperato la connettività mondiale del 2019. Effetto negativo eventi geopolitici
- Fiumicino guadagna due posizioni nel ranking mondiale
- Gli aeroporti americani si rafforzano nel 2024

Connettività mondiale – N° medio di voli per connettere gli aeroporti					
Rank 2024	Aeroporto	Conn 2024	Conn 2019	Rank 2019	Δ Rank
1°	Paris Charles De Gaulle	2.37	2.37	2	1
2°	Dubai	2.37	2.41	4	2
3°	Frankfurt	2.37	2.34	1	-2
4°	Atatur	2.37	2.43	7	3
5°	John F. Kennedy	2.42	2.46	10	5
6°	Doha	2.42	2.47	11	5
7°	London Heathrow	2.43	2.40	3	-4
8°	Amsterdam-Schiphol	2.43	2.42	5	-3
9°	Los Angeles	2.44	2.42	6	-3
10°	Pearson	2.47	2.50	14	4
11°	Roma Fiumicino	2.50	2.50	13	2
12°	O'Hare	2.50	2.45	9	-3
13°	Incheon	2.50	2.51	18	5
14°	Newark Liberty	2.50	2.51	19	5
15°	Dallas/Ft. Worth	2.51	2.54	24	9
16°	Munich F.J. Strauss	2.52	2.49	12	-4
17°	San Francisco	2.52	2.52	23	6
18°	Madrid Barajas	2.52	2.50	15	-3
19°	Zurich	2.53	2.52	20	1
20°	Pu Dong	2.53	2.50	17	-3



- 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 Vienna, Roma Fiumicino, Dublino e Stoccolma hanno ridotto i tempi medi di connessione rispetto al 2019**
- Amsterdam resta al vertice della graduatoria nonostante le limitazioni introdotte e il lieve aumento dei tempi di connessione
- Malpensa guadagna tre posizioni rispetto al 2023

Tempi medi di connessione e numero di aeroporti raggiungibili in giornata							
Rank	Aeroporto	Tempi connessione (min.)			Numero aeroporti raggiungibili		
		2024	2019	%	2024	2019	%
1°	Amsterdam-Schiphol	277	272	1.8%	353	377	-6.4%
2°	Munich F.J. Strauss	289	286	1.0%	345	374	-7.8%
3°	Frankfurt	292	270	8.1%	349	373	-6.4%
4°	Paris Charles De Gaulle	302	293	3.1%	342	369	-7.3%
5°	Zurich	303	301	0.7%	345	369	-6.5%
6°	Copenhagen	305	300	1.7%	353	372	-5.1%
7°	London Heathrow	309	308	0.3%	345	371	-7.0%
8°	Vienna	311	317	-1.9%	345	371	-7.0%
9°	Dusseldorf	313	301	4.0%	347	373	-7.0%
10°	London Gatwick	313	307	2.0%	340	371	-8.4%
11°	Barcelona	315	309	1.9%	348	373	-6.7%
12°	Brussels National	316	304	3.9%	346	373	-7.2%
13°	Roma Fiumicino	321	331	-3.0%	346	367	-5.7%
14°	Oslo	323	322	0.3%	349	370	-5.7%
15°	Hamburg	324	322	0.6%	345	372	-7.3%
16°	Prague-Ruzyne	324	321	0.9%	346	371	-6.7%
17°	Milano Malpensa	325	317	2.5%	343	372	-7.8%
18°	Dublin	326	328	-0.6%	349	373	-6.4%
19°	Stockholm-Arlanda	327	329	-0.6%	356	373	-4.6%
20°	London Stansted	331	313	5.8%	351	365	-3.8%



Viaggi di A/R in giornata

- **Prospettiva del viaggiatore business – stress-test per la connettività europea**
- **Il numero medio di aeroporti raggiungibili in giornata con viaggi di A/R è ancora inferiore ai livelli del 2019.**
- **Peggioramento della connettività per il viaggiatore business**
- **Tra gli aeroporti maggiori, l'unico scalo in controtendenza è Roma Fiumicino** in cui il numero di aeroporti raggiungibili in giornata con viaggi di A/R aumenta del 9,3% dal 2019
- **La minore rilevanza del traffico in connessione nei principali hub spiega una parte del peggioramento**

Tempi medi di connessione e numero di aeroporti raggiungibili in giornata con viaggi di andata e ritorno

Rank	Aeroporto	Tempi connessione A/R (min.)			Numero aeroporti raggiungibili A/R		
		2024	2019	%	2024	2019	%
1°	Frankfurt	630	640	-1.6%	113	146	-22.6%
2°	Munich F.J. Strauss	668	657	1.7%	126	153	-17.6%
3°	Zurich	681	699	-2.6%	110	144	-23.6%
4°	Paris Charles De Gaulle	683	676	1.0%	126	138	-8.7%
5°	Amsterdam-Schiphol	686	675	1.6%	158	174	-9.2%
6°	London Heathrow	705	718	-1.8%	123	148	-16.9%
7°	Copenhagen	719	716	0.4%	142	164	-13.4%
8°	Vienna	734	729	0.7%	133	144	-7.6%
9°	Roma Fiumicino	738	712	3.7%	129	118	9.3%
10°	Oslo	738	727	1.5%	133	151	-11.9%
11°	Dusseldorf	743	723	2.8%	130	156	-16.7%
12°	Hamburg	744	749	-0.7%	106	143	-25.9%
13°	Warsaw F.Chopin	750	747	0.4%	107	123	-13.0%
14°	Stockholm-Arlanda	751	733	2.5%	137	151	-9.3%
15°	Brussels National	751	728	3.2%	120	154	-22.1%
16°	Geneva-Cointrin	754	750	0.5%	119	144	-17.4%
17°	Madrid Barajas	756	744	1.6%	136	146	-6.8%
18°	Barcelona	757	751	0.8%	160	172	-7.0%
19°	London Gatwick	765	780	-1.9%	126	150	-16.0%
20°	Stuttgart Echterdingen	777	749	3.7%	122	139	-12.2%

- 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 di oltre il 8.5%, inferiore rispetto agli anni precedenti (tema ritardi nelle consegne di nuovi aeromobili)
- Il gruppo Lufthansa nonostante la crescita del 2024, non ha ancora raggiunto il volume di passeggeri pre-Covid
- Anche Air France-KLM e easyJet sotto il traffico del 2019
- wizz Air è la compagnia aerea maggiormente cresciuta dal 2019 (+57,5%), con una crescita 2024 in attenuazione al 3,9%
- **ITA mostra la crescita maggiore del 2024, con +21,3% rispetto al 2023, ma ancora sotto i livelli di Alitalia del 2019**
- Netta svolta per SAS con l'ingresso nel gruppo Air France – KLM da metà 2024
- **Difficoltà nel recupero dei load factor 2019, specie per i principali vettori low-cost**

Vettore	Pax 2024 ('000)	Δ Pax 24/23	Δ Pax 24/19	Load Factor 2024	Δ Load Factor 24/23	Δ Load Factor 24/19
Ryanair	197.100	8,5%	29,3%	94%	0%	-2%
Lufthansa group	131.300	7,2%	-9,6%	83%	0%	1%
IAG	122.047	5,6%	3,2%	87%	1%	2%
Air France-KLM Group	97.955	4,7%	-6,0%	88%	1%	-1%
easyJet	91.077	7,0%	-5,8%	90%	0%	-2%
wizz Air	62.687	3,9%	57,5%	91%	0%	-3%
SAS Group	25.190	6,4%	-11,6%	79%	3%	5%
Norwegian	22.600	9,7%	-37,6%	85%	0%	-2%
Jet2.com	19.495	12,6%	35,4%	88%	-1%	-3%
ITA Airways*	18.000	21,3%	-17,3%	n/a	n/a	n/a
Aegean Airlines	16.324	5,6%	8,9%	83%	-1%	-2%
TAP Portugal	16.108	1,6%	-5,5%	82%	1%	2%

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



Low-cost sul mercato domestico e europeo

- **Aumento delle quote di mercato delle compagnie aeree tradizionali**, nei Paesi con la maggiore presenza di LCC come Gran Bretagna, Spagna e Italia
- **In Italia la quota LCC è scesa di oltre 4.5 pp sul domestico e di 1.5 pp sul mercato europeo**
- Quote LCC restano stabilmente superiori ai livelli pre-Covid, specie in Italia, Francia e Spagna. Si sono ridotte invece in Germania e Olanda
- **Nel domestico tedesco il mercato LCC è scomparso rispetto al 2019** – effetto sostituzione di collegamenti di breve raggio con l'alta velocità ferroviaria
- **Le quote LCC in Italia sono sopra la media europea di circa 9 punti percentuali** (circa 17 punti sul domestico)

% posti (rotte schedate)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mercato domestico						
Gran Bretagna	71,3%	66,1%	65,1%	64,0%	59,7%	57,5%
Francia	19,4%	17,5%	23,7%	26,1%	25,3%	24,3%
Germania	14,2%	9,4%	1,3%	1,2%	0,0%	0,1%
Olanda	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%
Spagna	45,6%	44,1%	45,8%	47,8%	47,1%	46,6%
Media Low cost	35,4%	32,2%	38,1%	40,8%	38,7%	37,8%
Mercato europeo (incluso domestico)						
Gran Bretagna	63,8%	64,9%	66,1%	65,4%	63,2%	63,1%
Francia	33,7%	29,2%	32,9%	38,9%	39,5%	39,7%
Germania	30,3%	29,9%	30,5%	27,3%	25,7%	26,1%
Olanda	38,3%	36,1%	37,5%	40,5%	38,8%	37,3%
Italia	48,7%	48,1%	58,3%	62,8%	59,8%	58,3%
Spagna	57,1%	56,4%	56,4%	60,1%	59,8%	60,2%
Media Low cost	44,8%	45,2%	47,2%	50,0%	48,8%	49,0%



Il mercato italiano

% posti (rotte schedulate)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mercato domestico														
Ryanair	15.3%	19.0%	22.9%	28.2%	31.0%	31.1%	31.4%	29.8%	30.0%	29.5%	37.1%	44.1%	44.9%	43.9%
ITA Airways/Alitalia*	45.1%	45.7%	46.0%	42.4%	42.1%	43.0%	41.1%	41.8%	41.8%	36.4%	25.8%	23.7%	29.3%	30.7%
Aeroitalia	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.2%	7.9%
easyJet	6.4%	7.5%	9.7%	8.7%	8.3%	7.6%	7.8%	8.8%	9.6%	9.7%	9.9%	9.9%	8.5%	7.4%
Volotea	0.0%	0.5%	2.3%	2.7%	3.9%	5.0%	5.2%	5.8%	6.5%	8.9%	9.2%	8.1%	4.8%	4.3%
Wizzair	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	2.6%
Tot. Low cost	27.9%	31.3%	34.0%	41.3%	43.6%	41.0%	41.2%	40.4%	41.1%	41.3%	57.5%	64.5%	58.6%	54.1%
Mercato Italia –Europa (incluso domestico)														
Ryanair	20.5%	22.6%	24.2%	26.5%	27.6%	27.7%	28.5%	27.6%	28.3%	30.3%	37.5%	39.5%	38.9%	38.3%
ITA Airways/Alitalia*	30.8%	29.6%	27.3%	25.1%	23.7%	23.0%	22.1%	22.2%	21.7%	22.3%	16.9%	13.3%	15.2%	15.5%
easyJet	9.1%	10.5%	11.9%	11.7%	12.2%	11.7%	12.1%	12.9%	13.1%	11.1%	10.1%	11.9%	11.4%	10.7%
Wizzair	0.7%	0.8%	0.7%	0.8%	0.9%	1.0%	1.1%	1.1%	1.2%	3.2%	6.5%	7.3%	5.4%	5.3%
Vueling	2.2%	2.5%	2.6%	4.8%	6.3%	5.8%	5.4%	5.5%	5.5%	5.5%	8.9%	10.2%	5.6%	4.0%
Aeroitalia	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	3.3%
Volotea	0.0%	0.4%	1.3%	1.6%	2.2%	2.6%	2.7%	3.1%	3.4%	4.9%	5.8%	4.5%	3.0%	2.9%
Lufthansa	5.7%	4.9%	4.7%	4.1%	3.9%	3.7%	3.5%	3.6%	3.2%	2.2%	2.2%	2.3%	2.2%	2.1%
Tot. Low cost	39.2%	42.4%	43.9%	48.7%	50.8%	49.6%	49.4%	47.6%	48.7%	48.1%	58.3%	62.8%	59.8%	58.3%

- **Ryanair si conferma il "vettore nazionale". Maggiore dinamicità nell'allocazione della capacità esistente**
- Stabilizzazione dell'offerta di ITA e crescita di Aeroitalia

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



Presenza di compagnie aeree negli aeroporti italiani

- **Stabile la quota dell'offerta di ITA Airways in Roma Fiumicino al 27,1% nel 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 (erano 9 su 20 nel 2019), in 9 dei quali con una % dei posti offerti superiore al 50%**
- ITA Airways si conferma il vettore di riferimento in Linate
- easyJet resta il vettore di riferimento a Malpensa e Olbia
- Vueling si mantiene primo vettore a Firenze

Quota % posti offerti negli aeroporti italiani con più compagnie presenti – Anno 2024

Rank	Aeroporto	Primo Vettore	1° vett.	1°-3° vett
1°	Roma Fiumicino	ITA Airways	27.1%	49.7%
2°	Milano Malpensa	easyJet	25.0%	47.7%
3°	Venezia Marco Polo	Ryanair	23.0%	41.1%
4°	Napoli Capodichino	Ryanair	29.4%	62.9%
5°	Bologna G. Marconi	Ryanair	50.5%	61.4%
6°	Catania Fontanarossa	Ryanair	41.0%	64.9%
7°	Olbia Costa Smeralda	easyJet	25.2%	69.0%
8°	Bergamo Orio Al Serio	Ryanair	79.1%	88.3%
9°	Bari Palese	Ryanair	55.1%	75.8%
10°	Verona	Ryanair	32.0%	63.7%
11°	Palermo Punta Raisi	Ryanair	51.0%	76.3%
12°	Pisa Galilei	Ryanair	69.9%	86.5%
13°	Milano Linate	ITA Airways	59.0%	74.0%
14°	Cagliari Elmas	Ryanair	54.2%	84.9%
15°	Torino	Ryanair	50.5%	70.7%
16°	Firenze Peretola	Vueling	23.8%	49.8%
17°	Brindisi Casale	Ryanair	58.6%	87.7%
18°	Lamezia T. S Eufemia	Ryanair	54.6%	87.6%
19°	Genova C. Colombo	Ryanair	40.7%	74.5%
20°	Ancona Falconara	Ryanair	29.9%	63.6%

- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
- 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** (quota ponderata sui passeggeri)
- Nel 2024 la vendita della quota di Genova posseduta da AdR, acquisita dalla Camera di Commercio di Genova e ricerca di un partner industriale.
- Nel 2025 l'avvio del processo di privatizzazione dell'aeroporto di Catania e la vendita di F2i della partecipazione nell'aeroporto di Bologna

Società di gestione in Italia - 2024	Pubblico	Misto	Privato
Media	47,8%	23,4%	28,0%
Media ponderata sui passeggeri	38,1%	21,6%	39,2%

Società di gestione in Europa - 2024	Pubblico	Misto	Privato
Media	52,2%	5,2%	42,6%
Media ponderata sui passeggeri	49,5%	2,9%	47,6%

- **Maggiori vettori europei già privatizzati da tempo**
- Presenza dell'azionista pubblico significativa in Turkish Airlines con il 49,1%, in SAS con il 26,4% in riduzione per l'acquisizione di partecipazioni da parte del gruppo Air France-KLM, e in Air France-KLM con il 37,1%
- Vendita del 40% di ITA Airways a Lufthansa, con prospettive di una graduale ulteriore integrazione

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

- **A livello europeo il recupero dei passeggeri pre-Covid avviene nel 2024.** Cinque anni di mancata crescita. **Europa a due velocità**
- **Recupero accelerato per il mercato italiano passeggeri, che insieme a Spagna e Portogallo, traina la crescita.** L'Italia è il mercato che cresce maggiormente nel 2024 (+11,1%). La crescita continua anche nel 2025, sebbene a ritmi ridotti
- **Maggiori difficoltà per Germania, Francia e Olanda, che sono ancora sotto i livelli pre-Covid** in termini di passeggeri. Cambiamento di paradigma nei rispettivi mercati domestici e difficoltà di ripresa dei grandi hub europei
- **Cambiamento del ruolo degli hub, con decisa riduzione dell'incidenza del traffico in connessione, soprattutto nei mercati più maturi.** Perdita di rilevanza degli hub europei continentali in termini di connettività mondiale
- **Migliora la mobilità intercontinentale diretta dall'Italia verso le principali destinazioni mondiali,** che nel 2024 riduce il gap specialmente nei confronti degli altri grandi mercati europei (Regno Unito, Germania e Francia). **Maggiori difficoltà nei collegamenti intercontinentali verso gli aeroporti di seconda fascia**
- **Qualità del network intra-europeo resta al di sotto del 2019 in termini di frequenze e connessioni negli aeroporti intermedi.** Maggiori penalizzazioni per il mercato business con A/R in giornata

- **In Italia, il traffico passeggeri 2024 è trainato dalla crescita di Roma Fiumicino, primo per crescita assoluta anche a livello europeo**
- **La crescita del traffico passeggeri continua anche nel 2025**, sebbene a ritmi meno sostenuti. Pesano le incertezze economiche e i ritardi delle consegne di nuovi aeromobili
- **Tra i principali aeroporti, Bari mostra la crescita passeggeri più alta dal 2019 al 2024 (+31,2%), e anche nei primi mesi del 2025 (16,7% fino ad aprile vs 2024)**
- **ITA Airways, anche per il 2024, mostra il tasso di crescita più elevato tra le principali compagnie aeree europee, +21,3%**
- **Mercato low-cost in ulteriore riduzione in Italia ma sempre su livelli molto elevati (al 58,3% nei collegamenti europei, e al 54,1% nel mercato domestico).** Restano low-cost i vettori di riferimento in 18 dei 20 principali aeroporti italiani
- **Ripresa del traffico merci europeo nel 2024 dopo 2 anni di calo.** L'Italia cresce più della media europea, sospinta dai risultati di Roma Fiumicino. Concentrazione del mercato italiano in riduzione
- **Prospettive merci incerte sul 2025 per turbolenze geopolitiche e politiche dazi**