

Traffico aereo, l'Europa frena la corsa Nel trimestre Italia oltre la media

Fiumicino supera lo scalo di Londra Gatwick e arriva al 7° posto in Europa

Ryanair prima compagnia in Italia. Tassi di crescita Ita tra i più elevati in Europa

I grandi hub come Parigi, Francoforte e Amsterdam si trovano ancora sotto i livelli pre Covid

Rapporto ICCSAI

Mara Monti

Si affievolisce la crescita del traffico aereo in Europa nel primo trimestre del 2025 per il peggioramento del quadro economico e per i ritardi nelle consegne di nuovi aerei alle avioilinee, ma nonostante le incertezze l'Italia mette a segno tassi di crescita del traffico passeggeri migliori della media europea al 5,7% contro il 4,1 per cento.

Il Bel Paese si conferma medaglia di bronzo anche nel 2024, con 217,9 milioni di passeggeri davanti a Germania e Francia e dietro a Gran Bretagna e alla Spagna, con tassi di crescita dell'11,1%. Roma Fiumicino continua a crescere e per la prima volta supera l'aeroporto londinese di Gatwick collocandosi al settimo posto nel ranking europeo con 49,2 milioni di passeggeri e una crescita del 20,7%, il tasso più alto tra i principali hub europei. Malpensa si consolida al 20mo posto tra gli hub europei con 28,9 milioni di passeggeri (+10,9%), e al secondo come scalo nazionale, seguito da Bergamo Orio Al Serio con 17,3 milioni di passeggeri. Tra gli aeroporti di medie dimensioni spicca lo scalo pugliese di Bari che dal Covid ha messo a segno la crescita più elevata pari del 31,2 per cento. Trend analogo per gli altri aeroporti pugliesi.

I dati emergono dall'ultima edizione del FactBook 2025, l'os-

servatorio sul trasporto aereo, realizzato dal centro ICCSAI Transport and Sustainable Mobility dell'Università di Bergamo.

La crisi Covid è ormai alle spalle, l'Europa nel 2024 ha superato i livelli di traffico del 2019 un anno dopo l'Italia, «ma ha ereditato una crescita a due velocità con i grandi mercati come Germania, Francia e Olanda ancora al di sotto dei livelli toccati prima della pandemia» spiega Renato Rondoli, ricercatore di ICCSAI e docente all'Università di Bergamo.

Il rapporto si chiede se questo non sia un sintomo della crisi del modello dei grandi hub come Londra, Parigi, Amsterdam e Francoforte, dal momento che la tendenza è verso una riduzione dell'incidenza del traffico in connessione, con gli aeroporti minori sempre più spesso in grado di offrire voli diretti anche di lungo raggio. Secondo il rapporto, questo fenomeno è l'effetto combinato dell'aumento della domanda, ma anche dell'evoluzione tecnologica degli aerei che riescono a coprire lunghe distanze con minori dimensioni e il livello di congestione dei grandi hub, mentre si affermano gli aeroporti del Medio Oriente e della Turchia con Dubai e Istanbul che raggiungono livelli di connettività pari a Parigi e Francoforte.

In questa prospettiva si inserisce il ruolo delle compagnie low cost con Ryanair che si conferma principale vettore in Europa con una crescita dei passeggeri di oltre l'8,5% a 197,1 milioni nel 2024,

(il 29% oltre i livelli pre Covid) un trend in calo a causa dei ritardi nella consegna degli aerei. Recupera Ita Airways, che mostra una crescita del 21,3% rispetto al 2023, ma ancora al di sotto dei livelli di Alitalia del 2019 per le più limitate dimensioni del network offerto.

Lufthansa, Air France-KLM ed easyJet continuano a crescere senza superare i livelli apre Covid, mentre un'altra low cost, l'ungherese Wizz Air, è tra le compagnie che è riuscita sfruttare la crisi Covid a suo vantaggio (+57,5%), ma ora la sua corsa si è attenuata (+3,9% nel 2024) essendo stata costretta a mettere a terra più di 60 aerei della sua flotta per i problemi ai motori.

Il mercato delle low cost in Italia resta dominante rappresentando una quota del 54,1% dei collegamenti interni (17 punti percentuali sopra la media europea) e del 58,3% di quelli europei, (9 punti percentuali al di sopra della media europea), un trend di riduzione della crescita dovuta all'effetto sostituzione essendo venuta meno la compagnia di bandiera Alitalia. Un trend che si sta invertendo e Ita ha ricominciato a crescere con una quota di mercato del 30,7% per i collegamenti interni e del 15,5% per quelli in Europa. Ryanair resta la principale compagnia in 15 aeroporti su 20 (erano 9 prima del Covid) con quote superiori al 50% in 9 aeroporti. EasyJet resta il vettore di riferimento a Malpensa e ad Olbia e la spagnola Vueling a Firenze.

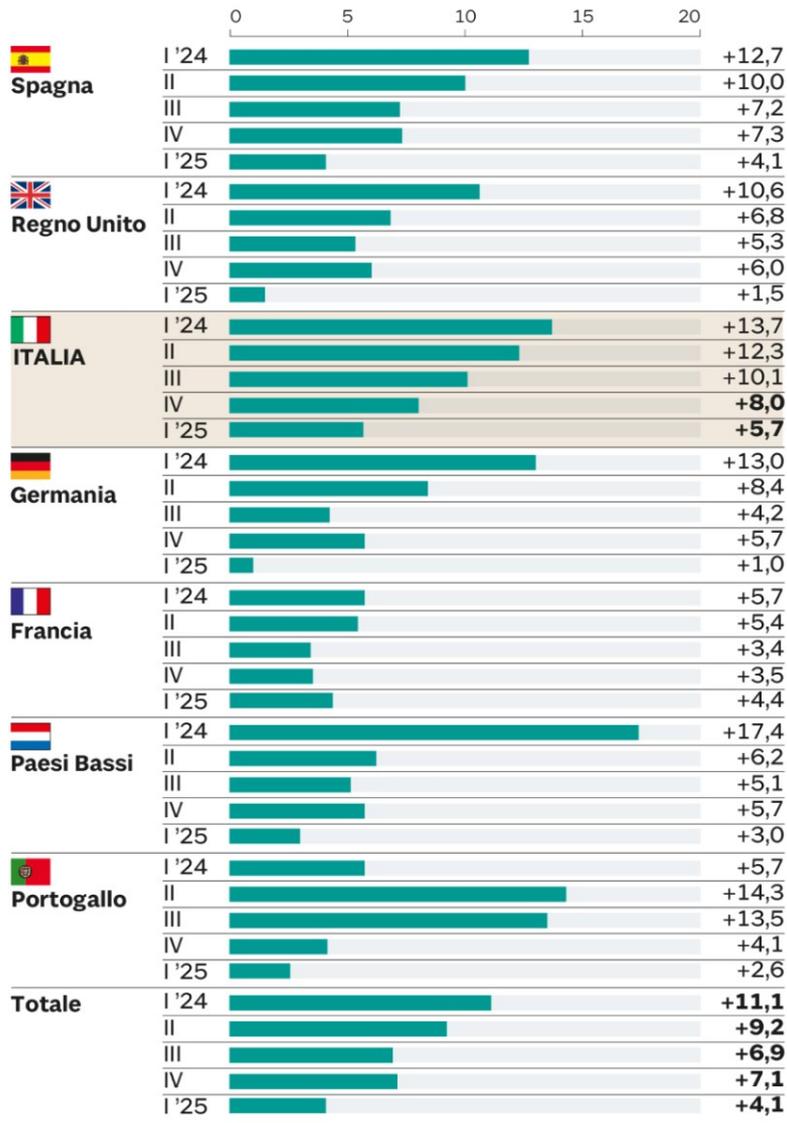
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aerei, il traffico passeggeri in Europa

DS6901 DS6901

Trimestri 2024 vs 2023 e I trim 2025 vs I2024. Variazioni %



Fonte: Fact Book ICCSAI Transport and Sustainable Mobility 2025