

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

**AEREI & GUERRA** Passeggeri alle prese con costi medi dei biglietti in crescita del 20%. E le partenze sono a rischio: molti vettori riducono le tratte per cercare di mitigare l'effetto dell'impennata dei prezzi del carburante

# Quanto costa volare

di **Angela Zoppo**

**F**ino a 40 euro in più per i voli di breve e medio raggio, che salgono a 250 euro se la destinazione è intercontinentale. Sempre, ovviamente, che l'aereo non resti direttamente a terra per mancanza di carburante. Rincarare si somma a rischio, insomma, e il risultato è di conseguenza un'incognita per chi ha in programma una vacanza o un viaggio di lavoro nei prossimi mesi. Anche la riapertura dello stretto di Hormuz da parte dell'Iran a tutte le navi commerciali (fino alla fine del cessate il fuoco in Libano) annunciata il 17 aprile dal presidente americano Donald Trump sul suo social Truth, cambia di poco lo scenario a breve. La navigazione dalle acque di Hormuz alle coste europee, rotta per la quale viaggia oltre il 40% del cherosene per gli aerei, dura almeno due mesi. E come ha detto il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, facendo l'esempio dell'Italia, basterebbe anche solo una petroliera che non arriva a scombinare i piani di volo, dal momento che delle 5 milioni di tonnellate di jet fuel necessarie, il 50% sono di importazione.

Così, nell'immediato, bisogna fare i conti con il mercato. Secondo Morningstar, società indipendente di ricerca finanziaria, il raddoppio dei prezzi del jet fuel registrato negli ultimi mesi (si veda tabella in pagina), ha già un riflesso diretto sui costi unitari delle compagnie, mettendole di fronte a un bivio: trasferire i costi sui biglietti, rischiando di alienarsi i passeggeri che decidono comunque di affrontare il rischio di cancellazioni, o accettare di comprimere i propri margini mantenendo inalterati prezzi e offerte, assorbendo internamente lo shock dei costi. Il meccanismo del cosiddetto *pricing power* prevede ovviamente anche una via di mezzo: un trasferimento parziale degli aumenti del carburante sui prezzi finali, in base alla sensibilità della domanda, in particolare sul segmento leisure. Le stime

indicano che sui passeggeri potrebbero gravare rincari fino al 20% dei prezzi pre-guerra nel Golfo per l'estate 2026. Il numero uno di Ryanair, Michael O'Leary, ha già avvertito che nonostante non siano stati ancora ridotti i voli, «c'è il rischio di un rincaro significativo dei biglietti nel trimestre aprile-giugno 2026».

L'emergenza tagli degli operativi e rincari riguarda soprattutto i vettori meno coperti da strategie di hedging, quelli cioè che non si sono assicurati a sufficienza contro le oscillazioni del jet fuel. La stretta ha già fatto una vittima eccellente: Lufthansa, infatti, «alla luce dell'aumento significativo dei prezzi del cherosene», ha deciso di tagliare i voli su rotte a corto, medio e lungo raggio, lasciando a terra definitivamente i 27 aeromobili di Lufthansa CityLine a partire dal 18 aprile. La capacità per i voli a lungo raggio sarà ridotta a sei velivoli al termine della stagione estiva, pensionando da ottobre quattro Airbus A340-600 e due Boeing 747-400. Dall'inverno 2026/27, il programma di tagli proseguirà con una riduzione delle capacità di Lufthansa. «Il pacchetto di misure», spiegano dal gruppo, «genera un effetto di risparmio sproporzionato sui costi del carburante». Lufthansa è un caso emblematico del fatto che l'hedging non basta. Il consumo di cherosene delle compagnie del gruppo, infatti, è coperto per oltre l'80%, media superiore a quella di mercato. «Tuttavia» ammette Lufthansa, «il restante 20% deve comunque essere acquistato a prezzi di mercato significativamente più elevati. Questa quota particolarmente costosa di fabbisogno di carburante sarà ridotta di circa il 10%».

Spiega Andrea Giuricin, economista dei Trasporti, Università di Milano Bicocca, a *MF-Milano Finanza*: «Il carburante può valere fino al 35/40% dei costi di una compagnia aerea ed è chiaro che il raddoppio del prezzo del jet fuel nel primo mese e mezzo di guerra avrà un impatto sui biglietti aerei. È vero che le compagnie fanno hedging, ma anche nel medio-lungo periodo avremo dei prezzi dei biglietti che si do-

vranno adeguare alla nuova realtà di costo. Anche eventuali tagli di voli avranno un ulteriore effetto di spinta verso l'alto dei prezzi praticati ai passeggeri».

Klm, intanto, starebbe cancellando circa 160 voli su rotte europee, mentre easyJet ha accusato un incremento della spesa per il jet fuel di 25 milioni di sterline in un solo mese. «Abbiamo dovuto acquistare carburante non coperto per marzo (18%) ai prezzi spot», spiegano dalla low cost britannica. «Il conflitto in Medio Oriente ha introdotto incertezze a breve termine sui costi del jet fuel e sulla domanda dei clienti. Come previsto, la curva delle prenotazioni si è accorciata nelle ultime settimane, con conseguente visibilità in futuro inferiore al normale». easyJet è coperta comunque al 70% a 706 dollari per tonnellata metrica per il carburante per jet durante l'estate.

Sul piano operativo, intanto, i dati di Eurocontrol per la settimana 6-12 aprile 2026 sul network europeo registrano una media di 30.236 voli giornalieri, il 2% in più sulla settimana precedente, ma ancora in calo su base annua. L'aspetto più evidente è la differenza geografica, che rispecchia il contesto geopolitico. Le rotte tra Europa e Medio Oriente sono le più penalizzate, con un calo del 54% anno su anno. I flussi intraeuropei invece tengono, pur senza accelerazioni di rilievo. Eurocontrol segnala anche che 10 compagnie europee hanno ridotto complessivamente la capacità dello 0,5%. La dinamica riguarda Ryanair, easyJet, Turkish Airlines, Wizz Air, Lufthansa, Air France, Klm, British Airways, Scandinavian Airlines e Vueling. (riproduzione riservata)



### L'ANDAMENTO DEL COSTO DEL CARBURANTE A METÀ APRILE 2026

Area geografica	Prezzo (cts \$/gal)	Δ settimanale	Δ mensile	Δ annuale
Asia e Oceania	517,48	-4,8%	13,0%	150,3%
Europa e CSI	484,79	-6,1%	4,7%	123,5%
Medio Oriente	494,28	-3,6%	12,8%	147,5%
Nord America	431	-5,8%	5,8%	97,6%
America Latina-Caraibi	462,8	-2,4%	8,7%	109,6%
Africa	500,89	-4,0%	9,7%	127,70%
<b>Globale</b>	<b>471,02</b>	<b>-5,3%</b>	<b>7,7%</b>	<b>119,7%</b>

Withub

