

Crisi del cherosene e voli, cosa succede in Europa? Le compagnie aeree si preparano al peggio: «Mai visto nulla del genere» di Leonard Berberi

Con lo Stretto di Hormuz ancora chiuso i vettori si aspettano carenze sistematiche in alcune aree già a metà maggio. Gli esperti: sull'Europa si abbatte la tempesta perfetta

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 1° maggio 2026)



Le compagnie aeree europee si preparano al razionamento del cherosene, inizialmente in alcune parti del continente, **già da metà maggio**. Ma, con l'assenza di certezze sulla disponibilità delle forniture per le prossime settimane, diversi vettori stanno lavorando a **piani di emergenza anche per l'autunno**, mentre lo Stretto di Hormuz resta chiuso ormai da fine febbraio. «**Non ho mai visto una cosa del genere: nessuno sa niente, nessuno vuole sbilanciarsi oltre la fine del mese**», dice al *Corriere* l'amministratore delegato di una compagnia aerea europea. «**Ci prepariamo al peggio**».

La fine del jet fuel

E il peggio, secondo le proiezioni degli analisti, vede **settembre come il mese in cui le riserve toccano il livello zero**, se la situazione non dovesse migliorare. «Il che non vuol dire che salterebbe qualche volo», spiega il capo delle operazioni di una low cost. «Significa che non ci sarebbe una goccia di jet fuel per alimentare un solo aereo in tutto il continente». Ma prima di arrivare a quello scenario, «si sarà passato attraverso la cancellazione di migliaia di partenze ogni giorno in piena estate».

Pubblico e privato

Pubblicamente i vettori cercano di assicurare passeggeri e investitori, sostenendo di non avere carenze di carburante. Ma dietro le quinte l'allarme ha raggiunto livelli significativi, in particolare per i «silenzi» di alcune società petrolifere. Negli ultimi giorni il *Corriere* ha parlato con una decina di addetti ai lavori – ceo, capi delle operazioni, direttori finanziari, dirigenti aeroportuali – per capirci di più. A peggiorare il quadro è il fatto che **le soluzioni alternative per colmare il vuoto creatosi con lo stop alle importazioni dal Golfo iniziano a venire meno**: il continente ha già iniziato a usare le riserve nei depositi.

I vertici a Bruxelles

La conferma arriva dall'[incontro di due task force istituite presso la Commissione europea](#). **Le scorte commerciali di carburante per aerei «si stanno riducendo a causa della prolungata chiusura dello Stretto di Hormuz»**, fa sapere l'Ue in una nota. E, anche se «il mercato ha finora gestito la tensione dell'offerta», Bruxelles «**dovrebbe iniziare a prepararsi alle possibili conseguenze** qualora la situazione si prolungasse oltre la fine di maggio» ed eventualmente utilizzare le scorte d'emergenza, «qualora necessario».

«Modalità emergenziale»

Gli addetti ai lavori spiegano che **siamo già in modalità emergenziale**. «La limatura al numero di voli non sarà sufficiente», spiegano diversi dirigenti. «Ci sono compagnie che stanno acquistando il jet fuel disponibile direttamente dalle società di raffinazione – prosegue l'amministratore delegato –, dinamica insolita perché di solito si passa attraverso i broker, ma ormai sono saltate le regole». «**Alcune aziende petrolifere hanno smesso di rispondere alle nostre domande sulla disponibilità del cherosene nei prossimi mesi**», dice un altro amministratore delegato.

I canali di vendita

«Ci stiamo rivolgendo a chi raffina il petrolio, provando a ordinare da loro direttamente i metri cubi di jet fuel», dice un altro ceo. «Ma in cambio vogliono sapere da noi il dettaglio della programmazione, di quanto carburante abbiamo bisogno». «**Ci aspettiamo una carenza di carburante in alcuni scali nella seconda metà di maggio**», conferma più di un dirigente. Gli stessi raccontano di come si stiano facendo avanti sempre più intermediari per il prodotto raffinato in Nigeria, «ma dobbiamo occuparci noi del trasporto, cosa inaudita: siamo una compagnia aerea, non gestiamo navi cisterna».

La tempesta perfetta

Sull'Europa si sta scatenando la tempesta perfetta, sostengono gli analisti consultati. E l'attenzione si è spostata dal prezzo (che pure resta altissimo), alla disponibilità. Secondo Argus

«le tendenze attuali indicano che carenze di carburante per aerei potrebbero manifestarsi negli aeroporti europei entro giugno». La società specializzata ricorda che «le importazioni di aprile e la forte produzione delle raffinerie europee hanno ritardato l'impatto della perdita dei volumi provenienti dal Golfo mediorientale». Ma l'offerta di cherosene «dovrebbe ora essere sufficiente solo fino alla seconda metà di maggio, secondo le stime delle società petrolifere».

«Ammortizzatore finito»

Nonostante la crescita delle importazioni statunitensi e [nigeriane](#), l'Europa sta sostituendo al massimo solo la metà dell'offerta persa dal Golfo. Un'altra parte è arrivata queste settimane dalle varie petroliere in navigazione. Ma Michelle Brouhard, head of Policy and Geopolitical Risk di Kpler, lancia l'allarme: «I mercati hanno esaurito il loro principale ammortizzatore: il prodotto caricato sulle navi cisterna non è più in grado di compensare la perdita delle forniture mediorientali e cinesi, mentre la produzione delle raffinerie inizia a calare».

Le criticità su più fronti

Secondo le stime fornite da George Shaw, di Kpler, tra maggio e luglio l'Europa avrà bisogno di trovare da qualche parte oltre mezzo milione di barili di jet fuel al giorno per soddisfare la domanda delle compagnie aeree. Ad aprile a dare una mano sono state le importazioni da Stati Uniti e Nigeria. Il prodotto caricato sulle navi cisterna — in circolazione nel mondo — ha colmato il vuoto lasciato dalla perdita delle forniture mediorientali e cinesi. Ma quel «cuscinetto è ora in gran parte esaurito», sostiene Kpler.

Il jet fuel in mare

L'«oil on water» è un indicatore molto seguito perché permette di stimare l'offerta futura: sapere quanto cherosene è disponibile sulle navi aiuta a prevedere quando e quanto ne arriverà nei porti europei. Il nostro continente registra al momento le quantità di jet fuel in mare più basse da quando esiste una contabilità affidabile. Al 30 aprile ammontavano a poco meno di 57 milioni di tonnellate, secondo Kpler. Per avere un'idea dell'«erosione», basti sapere che l'11 aprile erano oltre 650 milioni, il 24 aprile quasi 370 milioni. Oggi, tecnicamente, sono esaurite.

La riserva si prosciuga

Allo stesso tempo, le raffinerie iniziano a ridurre la produzione «poiché la disponibilità di greggio si riduce e le politiche (anche fiscali) comprimono i margini». «Il sistema globale sta perdendo contemporaneamente sia la sua fonte di offerta più flessibile, sia la capacità di ricostituire le scorte», spiega una nota di Kpler, che avverte sul «quadruplo colpo per il jet fuel: esportazioni dal Medio Oriente quasi azzerate, esportazioni cinesi quasi azzerate, prodotto

sulle navi cisterna esaurito, produzione delle raffinerie in calo». «La riserva di offerta si sta prosciugando da ogni direzione».

Quanti giorni abbiamo

A maggio l'Europa disporrà di meno di **46 giorni di copertura di carburante per aerei**, in calo rispetto ai 52,2 giorni di aprile. «È un livello tipico in condizioni normali, con importazioni costanti e attività delle raffinerie stabili», sottolineano da Kpler. «Ma non siamo in condizioni normali». E infatti **«inizia il conto alla rovescia. E questa fase non sarà lenta.** Una volta che le scorte iniziano a calare in un sistema strutturalmente deficitario, tendono a esaurirsi più rapidamente del previsto, perché non rimane offerta flessibile in grado di stabilizzare il mercato».

«Razionamento della domanda»

Sotto i 20 giorni è emergenza. La società specializzata ritiene che, a parità di condizioni (con Hormuz ancora chiuso nelle prossime settimane), **a settembre l'Europa si ritroverà con meno di 8 giorni di copertura di cherosene.** A ottobre si scivolerebbe in negativo. Senza nuovi flussi di jet fuel, non ci sarebbe una sola goccia da caricare sugli aerei, con conseguenze senza precedenti per il settore. «Man mano che il sistema si orienta verso lo smaltimento delle scorte, l'aggiustamento si sposta dal prezzo alla disponibilità, preparando il terreno a un **rapido inasprimento e al razionamento**», spiegano da Kpler.

Le coperture previste

«La domanda non è se il mondo esaurirà il carburante per aerei», proseguono gli analisti. «È **per quanto tempo il sistema riuscirà a continuare ad assorbire lo shock prima che qualcosa si rompa**», sostengono. «L'Europa potrebbe ancora mostrare 50 giorni di copertura sulla carta, ma quel numero si sta già distaccando dalla realtà. I cuscinetti sono spariti, l'offerta è ancora vincolata e ora sono le scorte a fare tutto il lavoro». «**Ernest Hemingway scrisse una volta che il fallimento arriva "gradualmente, poi tutto in una volta"**», sostiene Brouhard. «È così che si aggiustano i mercati, ed è esattamente quello che sta accadendo adesso nel settore dei prodotti raffinati».

Le richieste in Germania

Nei giorni scorsi, secondo il settimanale *Spiegel*, in Germania le associazioni di categoria hanno chiesto al governo tedesco di poter utilizzare il sistema di rifornimento di cherosene della Nato, realizzato in caso di guerra, spiegando che le **compagnie petrolifere garantiscono loro la fornitura «solo fino a metà maggio**». «I dirigenti delle compagnie petrolifere non sono stati in grado di dire cosa succederà dopo». Diverse società di gestione aeroportuale hanno riferito al *Corriere* di «**non avere alcuna idea**» sulle disponibilità di jet fuel «**per le prossime**

settimane». In due occasioni sono stati i dirigenti di scali regional a chiedere a questo giornale se disponesse di informazioni aggiornate sulla situazione.

«Non ci sono procedure standard»

«Nemmeno l'Unione europea sa come siamo messi», accusano diversi dirigenti delle compagnie aeree e delle società di gestione degli scali. **«A differenza del gas e dell'elettricità, i mercati petroliferi non sono regolamentati e non esiste una procedura standard per raccogliere dati in un contesto di crisi come questo»**, spiega al *Corriere* via e-mail Anna-Kaisa Itkonen, portavoce della Commissione europea. **«Si registra inoltre una mancanza di trasparenza sull'evoluzione delle scorte da parte dei diversi operatori. L'attuale contesto geopolitico instabile non aiuta, poiché la situazione cambia ogni giorno»**.

La replica dell'Ue

Quanto alle scorte commerciali di carburante per aerei, «riceviamo informazioni dalle compagnie e da altri operatori rilevanti – risponde la portavoce –. Pur non essendo obbligati a condividere tali informazioni, essi partecipano allo sforzo di coordinamento in corso. **Non spetta alla Commissione rendere pubbliche queste informazioni: dobbiamo rispettare la riservatezza commerciale e non abbiamo accesso ai contratti di fornitura del carburante»**.

Gli scenari a Bruxelles

Bruxelles si sta preparando al peggio, con l'incubo della mancanza di cherosene, migliaia di voli cancellati e milioni di passeggeri bloccati? **«Stiamo elaborando modelli e scenari per tutte le eventualità»**, chiarisce Itkonen. **«Non sappiamo quanto durerà questa crisi, né quanto tempo impiegheranno i mercati ad adattarsi»**, ammette. **«In questo contesto, il coordinamento e la cooperazione stretta con gli Stati membri e con l'industria sono assolutamente fondamentali»**.