

Meno voli, biglietti e servizi extra più costosi: cosa succederà ai nostri viaggi fino al 2027. Conviene prenotare o no? di Leonard Berberi

I biglietti sono rincarati del 29% a metà marzo su scala globale e l'incremento non è destinato a fermarsi. Ecco cosa succede e perché le conseguenze dureranno mesi

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 9 aprile 2026)



I passeggeri devono prepararsi ad avere un po' meno scelta sui voli e pagare di più non soltanto i biglietti, ma anche gli altri servizi extra, come il bagaglio in stiva o l'imbarco prioritario che consente di salire con un trolley a mano. Con un aumento, complessivo, che potrebbe aggirarsi attorno al 50% a parità di tratta rispetto all'anno passato. È quanto emerge dalle prime valutazioni degli esperti sull'andamento della curva tariffaria di queste settimane e sulla revisione del network di diversi vettori. Un andazzo destinato a durare diversi mesi, c'è chi ipotizza fino al primo trimestre del 2027.

L'impennata

La guerra in Medio Oriente e la chiusura per oltre un mese dello Stretto di Hormuz hanno spinto il prezzo del cherosene per aerei ad aumentare di oltre il 120% rispetto ai valori della fine di febbraio. Il carburante è la seconda voce di costo per i vettori aerei dopo il lavoro, rappresentando in genere circa il 27% delle spese operative, secondo l'International air transport association (IATA), l'associazione che riunisce oltre l'80% delle avio-linee in tutto il mondo.

«Le compagnie devono tagliare»

Willie Walsh, direttore generale della Iata, dice che, pur aspettandosi un calo dei prezzi del greggio, i costi del carburante per jet probabilmente resteranno «leggermente elevati» a causa dell'impatto sulle raffinerie. «Il cherosene si sta avvicinando ai 2.000 dollari per tonnellata. A questi livelli, le compagnie aeree non si adattano: tagliano», commenta Birgir Jonsson, ex ceo della low cost islandese Play Airlines. «Semplicemente non c'è spazio per assorbire un aumento del genere sulla voce di costo più importante in assoluto».

«Stress finanziario»

«Per diverse avioilinee medio-piccole e gran parte delle low cost 800-900 dollari a tonnellata sono una soglia pericolosa», spiegano al *Corriere* due direttori finanziari di altrettante compagnie europee. «A 1.500 dollari scatta già lo stress finanziario, a 2.000 bisogna semplicemente prepararsi perché qualche società purtroppo salterà». E chi non salta, deve appunto tagliare, aumentare i prezzi, attutire il più possibile l'impatto. Una situazione che «non comprime i margini: li azzerava — prosegue Jonsson —. Le compagnie reagiranno nell'unico modo possibile: riducendo la capacità e ritirandosi dalle rotte più deboli».

La minore disponibilità

Oltre al prezzo c'è il problema della disponibilità. Il capo della Iata avverte che ci vorrà tempo perché la fornitura di carburante per jet torni alla normalità, anche con la riapertura dello Stretto di Hormuz, a causa delle interruzioni nella capacità di raffinazione in Medio Oriente. Una mossa, da parte di Teheran, che ha soffocato le forniture globali di carburante per jet. «Credo che serviranno comunque mesi per tornare ai livelli di offerta necessari, viste le interruzioni nella capacità di raffinazione in Medio Oriente», commenta Walsh.

Gli effetti sui viaggi

Questo sta avendo due conseguenze in particolare sui passeggeri. La prima: tutto diventa più caro, dalle tariffe base ai servizi aggiuntivi. La seconda: alcuni voli — sia frequenze sia collegamenti — sono stati tagliati. L'ultima a intervenire sulla programmazione è Delta Air Lines. «Stiamo riducendo in modo significativo l'offerta nel trimestre in corso, con una tendenza al ribasso finché la situazione del carburante non migliorerà», ha spiegato il ceo Ed Bastian durante la conference call.

Tariffe su

Meno voli e un cherosene più costoso sono un mix micidiale per i viaggiatori. Il costo per volare non può che aumentare. E sta già accadendo, a livelli con pochi precedenti. Nella dodicesima settimana dell'anno (16-22 marzo) — ultimo dato disponibile — la tariffa media più bassa, su scala

globale, è stata di 490 dollari a tratta, al netto dei servizi extra. Un dato in aumento di circa il 29% rispetto allo stesso periodo del 2025. La curva tariffaria subisce un'impennata proprio per la guerra in Medio Oriente.

Gli interventi sui bagagli

Ma il rincaro dei biglietti è solo una faccia. I vettori – anche tradizionali – hanno iniziato ad aumentare i costi per gli altri servizi. Negli Stati Uniti, dove le avioilinee non si tutelano dall'impennata dei prezzi del cherosene (a differenza di quelle europee e asiatiche), Delta Air Lines, United Airlines, Southwest Airlines e JetBlue applicheranno un sovrapprezzo – di 10 dollari – per il bagaglio da stiva sui voli nazionali.

Il supplemento carburante

Mentre in Canada i vettori hanno introdotto il supplemento carburante – prassi comune in Asia ed Europa e in aumento questi giorni: WestJet, la seconda compagnia del Paese, inserirà sui biglietti un extra costo di 43 dollari (statunitensi) su alcuni voli, seguendo Air Canada che ha applicato un supplemento carburante di 50 dollari verso le isole caraibiche che a sua volta ha imitato Porter Airlines (40 dollari).