

Voli, l'allarme: «L'Europa ha carburante per 6 settimane, poi cancellazioni».

Boom dell'import di cherosene Usa di Leonard Berberi

In estate si va verso il deficit strutturale. Dagli Usa in aprile è arrivato il 40% del cherosene: la media degli ultimi due anni era del 3% (Fonte <https://www.corriere.it/> 17 aprile 2026)



L'Europa riceverà ad aprile dai fornitori del Golfo Persico un terzo del cherosene per aerei importato il mese precedente, e soltanto il record dei flussi dagli Stati Uniti sta al momento evitando il collasso del settore dell'aviazione. Ma il jet fuel americano riesce a sostituire solo in parte la quantità persa a causa della guerra in Medio Oriente. Se lo stretto di Hormuz non riaprirà entro maggio, le avioleonee rischiano di ritrovarsi con un deficit strutturale del 30-35% di carburante in piena estate, con la possibile **cancellazione di centinaia di voli ogni giorno** e un eventuale intervento statale o comunitario.

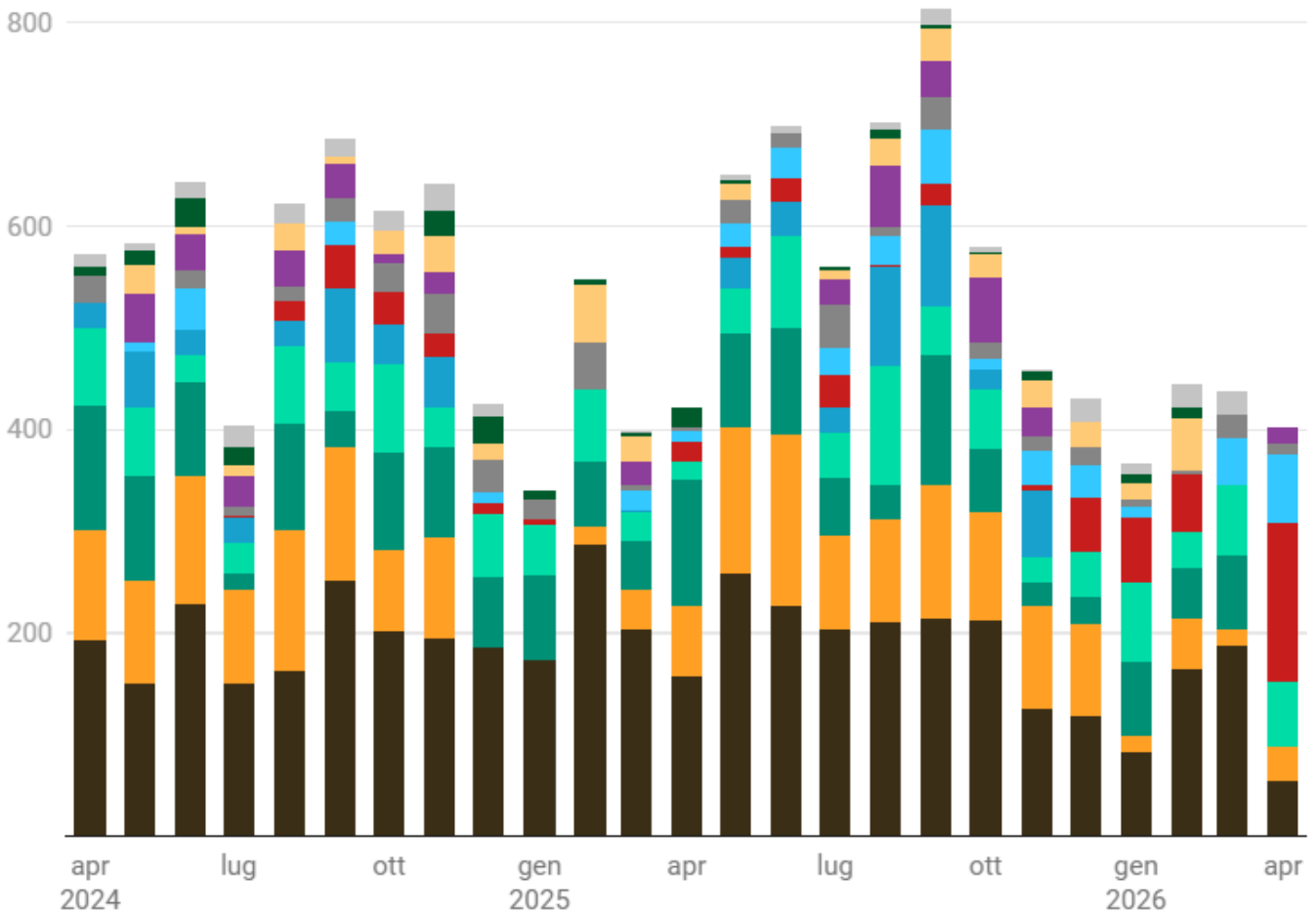
L'incubo razionamenti

Lo spiegano al *Corriere* tre fonti europee a conoscenza della situazione, dopo una ricognizione preliminare effettuata a livello continentale incrociando le proiezioni interne alle società e i dati delle piattaforme specializzate. A partire da **giugno alcuni aeroporti potrebbero introdurre razionamenti** nei rifornimenti per diverse settimane, proseguono le fonti. Tant'è vero che proprio a Bruxelles si sta lavorando a una serie di piani per affrontare la carenza di cherosene: da un lato cercando di massimizzare la produzione delle raffinerie, dall'altro valutando misure specifiche per la fornitura.

Da quali Paesi l'Europa importa il jet fuel

(migliaia di barili al giorno)

Kuwait India Emirati Arabi Uniti Arabia Saudita Corea del Sud Stati Uniti
Nigeria Egitto Cina Oman Libia Altri



Fonte: elaborazione di Leonard Berberi su dati Kpler • Creato con [Datawrapper](#)

Le parole del capo dell'Aie

Sullo sfondo risuonano le parole di Fatih Birol, direttore dell'Agenda internazionale dell'energia (Aie), che all'*Associated Press* ha dichiarato: «L'Europa ha forse circa sei settimane di carburante per jet rimaste». Per poi aggiungere: «Posso dirvi che presto sentiremo notizie secondo cui alcuni voli dalla città A alla città B potrebbero essere cancellati a causa della mancanza di carburante per jet».

La situazione oggi

Nel 2025 il trasporto aereo in Europa ha consumato ogni giorno circa 1,6 milioni di barili, di cui circa 500 mila importati, secondo l'Aie. Circa il 75% di queste importazioni proveniva dal Medio Oriente. Ad aprile di quest'anno il continente si prepara a ricevere 402 mila barili al giorno, secondo i dati forniti al *Corriere* dalla società specializzata Kpler. Ma di questi solo il 30% arriva dal Golfo, con addirittura zero barili dagli Emirati Arabi Uniti.

Il record degli Usa

Quasi il **40% dell'import di aprile ha origine statunitense. Un dato anomalo**, considerando che la quota media del jet fuel americano sul totale importato **negli ultimi due anni è stata del 3%**. E infatti, osservando meglio i numeri, si nota che senza il contributo record degli Stati Uniti l'importazione di cherosene crollerebbe a 245 mila barili, con contributi aggiuntivi da **Nigeria e Cina**. Dati che – scrive l'Aie nel suo ultimo Oil Market Report – «lasciano la regione esposta a carenze nei prossimi mesi».

Pochi giorni di protezione

L'associazione degli aeroporti Aci Europe ha scritto alla Commissione europea per avvertire che le carenze di carburante potrebbero diventare realtà **nel giro di appena tre settimane**. Alcuni Paesi dispongono di appena **8-10 giorni di scorte** di jet fuel. Secondo gli esperti, se il continente riuscisse a sostituire circa il 75% delle forniture perse, dovrebbe essere in grado di soddisfare il picco della domanda estiva. Ma l'aumento delle importazioni da Africa e Stati Uniti difficilmente basterà.

Le riserve ridotte negli scali

Non solo. Le società che gestiscono il cherosene per l'aviazione non sempre mantengono scorte a lungo termine e molti aeroporti dispongono di riserve limitate – al massimo 3-5 giorni – proseguono le fonti europee. «I nostri fornitori di carburante per jet stanno modificando gli orizzonti temporali delle previsioni e non sono più propensi a fornire stime che vadano oltre un mese», ha dichiarato a *Reuters* Grazia Vittadini, chief technology officer del gruppo Lufthansa.

Un continente disomogeneo

Le forniture di jet fuel sono disomogenee in Europa. La Spagna dispone di otto raffinerie ed è un esportatore netto, mentre nel Regno Unito il 65% della domanda è coperto da importazioni, secondo l'Aie, rendendolo il Paese più esposto su questo fronte. Le compagnie aeree europee hanno chiesto all'Ue di migliorare il monitoraggio delle forniture e di valutare acquisti congiunti di cherosene.

La decisione di Lufthansa

Alla luce dei tempi e dell'impennata dei costi operativi – il prezzo del jet fuel è raddoppiato rispetto a febbraio – il gruppo **Lufthansa** ha deciso di anticipare di diversi mesi la dismissione di CityLine, la divisione regional della compagnia, mettendo **a terra 27 aeromobili**. Alla fine della stagione estiva (fine ottobre) i quattro Airbus A340-600 più vecchi del marchio principale saranno ritirati. Durante la stagione invernale 2026/2027, l'offerta di voli a corto e medio raggio sarà ridotta di cinque aeromobili.

Le scorte in calo

Diventa degna di attenzione anche la questione delle scorte detenute da operatori indipendenti nel polo di Amsterdam-Rotterdam-Anversa: sono diminuite di quasi l'8%, scendendo a 646.000 tonnellate, il livello più basso da marzo 2023, secondo Insights Global. «Nel nostro scenario di base – che prevede una de-escalation e un ritorno a una certa normalità del traffico navale attraverso lo Stretto di Hormuz entro luglio – proprio **luglio è il periodo in cui le scorte europee sono destinate a raggiungere il livello più basso**», spiega via e-mail al *Corriere* George Shaw, esperto di Kpler. «Questo ovviamente non esclude difficoltà significative già prima di allora».

L'obbligo europeo

L'Unione europea impone ai suoi Stati membri di mantenere riserve petrolifere d'emergenza pari a **90 giorni come «cuscinetto»**, distinte da quelle degli operatori indipendenti. Questo obbligo però non prevede un requisito specifico per il carburante per jet, lasciando ai singoli Paesi la scelta se includerlo o meno nelle proprie scorte.