

## Crisi cherosene, i piani di emergenza delle compagnie aeree: tagli il martedì e mercoledì, stop ai voli all'ora di pranzo e alle rotte brevi di Leonard Berberi

Cosa prevedono le prime bozze nel caso dovesse iniziare a mancare il jet fuel in Europa

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 6 maggio 2026)



I passeggeri si imbarcano su un aereo Ryanair all'aeroporto di Dublino (foto Berberi/Corriere)

Le compagnie aeree europee stanno preparando piani di emergenza per affrontare una possibile carenza di cherosene negli aeroporti del continente. Le bozze prevedono non soltanto una riduzione dei voli, ma anche cancellazioni mirate dei collegamenti, soprattutto in alcune fasce orarie e giorni della settimana, con particolare attenzione alle isole.

### Il problema delle forniture

È quanto spiegano diversi amministratori delegati e direttori delle operazioni. «Al momento non c'è nulla di concreto, ma con lo Stretto di Hormuz ancora chiuso il problema delle forniture diventa, settimana dopo settimana, più serio per il nostro settore», dice al *Corriere* Michael O'Leary, amministratore delegato di Ryanair, a margine di un incontro con la stampa al quartier generale della low cost alle porte di Dublino.

### I timori commerciali

O'Leary – che guida un vettore che trasporta il maggior numero di passeggeri in Europa ed effettua oltre tremila voli al giorno – ha spostato il possibile momento di emergenza del

carburante ai primi giorni di giugno, senza però spingersi oltre. E non vuole confermare l'esistenza di un piano della compagnia per affrontare la carenza di jet fuel. C'è il timore – condiviso da tutte le società – di spaventare i passeggeri.

### **Le rotte sacrificabili**

«Ma ovviamente stiamo facendo degli approfondimenti, sappiamo dove si potrebbe intervenire da subito nel caso fosse necessario», spiega O'Leary. Anche altri manager, che hanno chiesto l'anonimato, confermano di avere pronti i «parametri» e una prima lista di rotte sacrificabili «da subito», sottolineando così la delicatezza del momento.

### **Le partenze a metà giornata**

«Innanzitutto toglieremmo i voli di metà giornata», svela O'Leary. «Sono quelli che avrebbero un impatto minore sui movimenti», aggiungono altri due amministratori delegati. «L'obiettivo è salvare soprattutto la connettività della mattina e quella del tardo pomeriggio/prima serata, con un occhio anche alla clientela business».

### **I momenti con meno traffico**

A sentire il ceo di Ryanair e altri suoi omologhi, la sforbiciata d'emergenza riguarderebbe anche «i voli nei giorni con meno traffico, ad esempio martedì, mercoledì o sabato». Mentre, sotto questo profilo, «intoccabili» (o quasi) sarebbero le partenze di lunedì, venerdì e domenica. Il giovedì si colloca a metà tra questi due gruppi e potrebbe diventare sacrificabile, anche alla luce della diffusione dello smart working, come durante la pandemia.

### **Sulle rotte «domestiche»**

I piani di emergenza delle compagnie prevedono inoltre un taglio significativo delle rotte domestiche – interne ai singoli Paesi – «dove esiste un'alternativa, come i treni, meglio se ad alta velocità», spiega O'Leary. Questo, però, sposterebbe la pressione del traffico a terra, con centinaia di migliaia di viaggiatori che, da un giorno all'altro, si riverserebbero nelle stazioni.

### **La fase attuale**

«Ora siamo nella fase del taglio delle rotte meno redditizie», spiega il direttore delle operazioni di una compagnia tradizionale. A soffrire sono soprattutto i collegamenti stagionali con tassi di riempimento insoddisfacenti, le destinazioni secondarie operate con bassa frequenza e le rotte dove la concorrenza è più forte.

### **La difesa degli hub**

Ma, con il prezzo del jet fuel ancora oltre i 1.500 dollari a tonnellata (era meno di 800 a fine febbraio) e i flussi dal Golfo Persico di fatto azzerati da settimane, le compagnie europee devono

fare i conti con gli scenari peggiori. Questi prevedono, spiegano i ceo, la «protezione» a tutti i costi degli hub principali che sostengono il modello di business.

### **Il ruolo delle isole**

In ogni caso, sottolineano O'Leary e altri ceo, «verrebbero protetti i voli verso le isole», magari riducendo le frequenze, ma garantendo sempre la connettività giornaliera, dato lo svantaggio logistico di chi vive circondato dal mare e considera i traghetti un'alternativa poco valida per via dei tempi di percorrenza.

### **Le riprotezioni**

Ridurre le frequenze – passando, per esempio, da tre voli al giorno a uno su una determinata tratta – può funzionare sulla carta. Ma, avvertono gli addetti ai lavori, per le low cost potrebbe essere problematico: con tassi di riempimento record (94-95%), diventerebbe difficile ricollocare i passeggeri dei voli cancellati.

### **L'aggiornamento Ue**

Apostolos Tzitzikostas, commissario europeo ai Trasporti, ha dichiarato che «al momento non ci sono prove di una carenza di approvvigionamento di carburante per aerei». Tuttavia, ha aggiunto che «la situazione è piuttosto critica e dobbiamo essere pronti – e lo siamo – a tutti gli scenari», ha riferito durante un'audizione presso la commissione Trasporti del Parlamento europeo. «La situazione rimane instabile e incerta e la collaborazione tra gli Stati membri è fondamentale», ha sottolineato.