

MalpensaNews

Aerei più cari, rotte più lunghe e merci sotto pressione: come la guerra contro l'Iran scuote l'aviazione

Roberto Morandi · Saturday, April 11th, 2026

La guerra scatenata da Trump e Netanyahu contro l'Iran sta producendo **un impatto profondo sul settore dell'aviazione globale**, ben oltre la dimensione immediata delle cancellazioni e dei voli sospesi.

A preoccupare compagnie aeree, operatori logistici e aeroporti è soprattutto **l'effetto combinato di tre fattori: la chiusura o limitazione di corridoi aerei** strategici in Medio Oriente, **la tensione sulle forniture di carburante e l'aumento dei costi operativi**. È una crisi che colpisce insieme il traffico passeggeri e quello merci, in una fase in cui il comparto arrivava al 2026 con domanda solida ma margini ancora molto sottili.

Il primo nodo è quello della sicurezza. L'Agenzia europea per la sicurezza aerea ha segnalato rischi elevati nello spazio aereo dell'Iran e delle aree vicine, richiamando le compagnie a una continua rivalutazione delle rotte. Anche l'Icao ricorda che i conflitti nelle aree sorvolate dall'aviazione civile impongono **aggiornamenti costanti delle valutazioni di rischio da parte di Stati e operatori**. In concreto, questo significa **deviazioni, tempi di volo più lunghi, maggiore consumo di carburante** e un utilizzo meno efficiente degli aeromobili.

Per il trasporto passeggeri – molti se ne saranno accorti – l'effetto è immediato. Quando si restringono i corridoi del Golfo e dell'area iraniana, le compagnie devono cancellare collegamenti (e questo lo si è visto subito a inizio marzo), ridurre le frequenze (idem) o riprogrammare le rotte su itinerari più lunghi. Iata aveva indicato già a inizio marzo che il 2026 era partito con una domanda in crescita e con un aumento della capacità globale programmata, ma **gli eventi bellici di fine febbraio hanno introdotto una nuova forte incertezza sull'evoluzione del traffico** e soprattutto sui costi del carburante.

In altre parole, il problema non è solo se si vola, ma quanto costa continuare a farlo in condizioni di instabilità prolungata. Ed è questo l'orizzonte che genera più incognite.

Il tema del jet fuel, tra costi e disponibilità fisica

Il punto più critico, infatti, riguarda il jet fuel. Secondo Willie Walsh, direttore generale di Iata, anche con una riapertura dello stretto di Hormuz servirebbero **mesi per riportare le scorte ai livelli necessari, a causa dei danni e delle interruzioni nella capacità di raffinazione in Medio Oriente**, dopo i contrattacchi iraniani contro gli alleati di Usa e Israele.

È un passaggio decisivo, perché nel conto economico delle compagnie il carburante resta una delle

principali voci di spesa: **nelle previsioni Iata per il 2026 pesa per il 25,7% dei costi operativi totali**. Con margini netti attesi appena al 3,9%, basta quindi un forte shock energetico per erodere rapidamente la redditività del settore.

La fragilità del sistema emerge anche dal fatto che, come [ha osservato Iata](#), il petrolio greggio dispone di riserve strategiche, mentre il carburante per aerei non beneficia dello stesso livello di protezione. Per questo **l'industria teme non solo l'impennata dei prezzi**, ma anche **una carenza fisica del prodotto** in alcuni scali o regioni. Il conflitto mediorientale, in questa prospettiva, diventa una prova di tenuta per l'intera catena di approvvigionamento energetico dell'aviazione.

L'impatto sul cargo

Sul fronte cargo l'impatto è se possibile ancora più evidente. Il trasporto aereo delle merci aveva iniziato il 2026 con numeri in crescita: a febbraio la domanda globale, misurata in cargo tonnellate-chilometro era salita dell'11,2% su base annua secondo Iata. Poi la crisi ha cambiato il quadro. [Un'analisi di Xeneta](#), ripresa anche da [Air Cargo Italy](#), rileva che **a cinque settimane dall'inizio del conflitto la capacità cargo in Medio Oriente era circa il 30% sotto i livelli precedenti alla guerra**, mentre i noli spot globali hanno raggiunto in marzo i 2,86 dollari al chilo, oltre i livelli della peak season 2025.

Per le merci questo significa due cose. La prima è che **l'aereo, che in altre crisi aveva funzionato da "valvola di sfogo" rispetto alle difficoltà del trasporto marittimo, oggi fatica a svolgere lo stesso ruolo** perché è esso stesso colpito dall'aumento del carburante e dalle restrizioni operative. La seconda è che **la pressione sui prezzi si trasmette rapidamente alle filiere più sensibili ai tempi di consegna**: componentistica, farmaceutica, prodotti ad alto valore ([vedi l'esempio di Ferrari che ha sospeso le consegne in Medio Oriente](#)) e spedizioni urgenti. Xeneta segnala comunque un clima di collaborazione tra spedizionieri, vettori e clienti, con un ricorso crescente a contratti di breve durata, nel tentativo di mantenere flessibilità in un contesto altamente volatile.

L'effetto finale, per passeggeri e imprese, è una maggiore imprevedibilità.

Per i viaggiatori può tradursi in biglietti più cari, minore offerta su alcune destinazioni e tempi di percorrenza più lunghi. C'è un po' **l'incognita delle cancellazioni**, perché ogni volo dovrà essere profittevole al massimo e alcuni potrebbero essere cancellati per "limare" i costi.

Per il cargo, invece, significa costi superiori, capacità più scarsa e una pianificazione logistica più complessa, che può ripercuotersi anche sulla manifattura, come già si è visto.

Tutto questo mentre l'industria aerea, pur tornata a crescere dopo gli anni più difficili, continua a muoversi su **un equilibrio finanziario delicato**, con flotte ancora condizionate dai ritardi nelle consegne e costi non energetici in aumento.

La tregua e i colloqui in corso alleggeriscono nell'immediato la tensione sui mercati, ma non cancellano gli effetti già prodotti. Come ha sottolineato Iata, anche in caso di stabilizzazione serviranno mesi per ricostituire le scorte di jet fuel e riportare la filiera a una condizione di normalità. È per questo che la crisi legata alla guerra contro l'Iran rischia di lasciare un segno duraturo sull'aviazione mondiale: non solo come emergenza di sicurezza, ma come shock industriale e logistico destinato a propagarsi ben oltre il Medio Oriente.

This entry was posted on Saturday, April 11th, 2026 at 6:12 am and is filed under [Aeroporto](#), [Economia](#), [Lavoro](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the

end and leave a response. Pinging is currently not allowed.