



Consecuencias de la escalada bélica El problema del carburante

Las aerolíneas ven asegurado el fuel en España, pero temen sufrir por la escasez en otros países

La Asociación de Líneas Aéreas contabiliza una oferta de 258,8 millones de asientos para esta temporada de verano, un 5,7% más que en 2025

JAVIER F. MAGARIÑO
MADRID

“El suministro de queroseno de aviación está garantizado en España. Pero si otros países tienen problemas, estos sí podrían afectar a nuestro mercado”. La afirmación parte del presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), Javier Gándara, quien desgranó ayer en Madrid la oferta de asientos por parte de las aerolíneas para la presente temporada de verano, que abarca desde primeros de este mes de abril hasta finales de octubre. Las compañías han presupuestado meses de crecimiento en la demanda de vuelos, a lo que responden con 258,8 millones de plazas hacia o desde España. Tal capacidad puesta en el mercado supone un 5,7% de incremento frente a la temporada de verano de 2025.

Gándara se refirió ante los medios a “un entorno más incierto que nunca, con novedades cada minuto que tienen impacto en la aviación, el turismo, el coste de la vida y en la economía en general”. El precio del combustible de aviación se ha duplicado desde el inicio del conflicto en Oriente Próximo, motivado por el ataque de Estados Unidos e Israel sobre Irán, mientras que la subida del barril de crudo transita el 60%. “La tonelada métrica de queroseno ha pasado de 700 dólares a 1.400 y, en ocasiones, 1.500 dólares”, subrayó el representante de las aerolíneas.

La tensión sobre los costes que soporta el sector (un tercio se deben al combustible) podría trasladarse al precio de los billetes, se afirma desde ALA, pero ello dependerá de la evolución de una demanda que también se ve presionada por la mayor inflación. “Si el viajero no pudiera absorber una subida de precios, las compañías tendrían que pensar en otro tipo de ajustes”, explicó el presidente de ALA, sin entrar en la política comercial de las empresas asociadas.

Volotea ha cancelado alrededor del 1,5% de sus operaciones para los próximos meses e Iberia, por ejemplo, dejará de volar a Cuba, en este caso por la imposibilidad de cargar los depósitos de sus aviones en la isla tras la intervención militar de EE UU a primeros de año.

El shock en los costes operativos en anteriores crisis se tradujo en la desaparición de referencias del sector aéreo. En este sentido, Javier Gándara tranquilizó al señalar que las aerolíneas con actividad en España tienen coberturas financieras sobre el 70% al 80% del consumo de combustible a corto plazo, por lo que este verano siguen pagando el fuel a precios previos a la guerra en Oriente Próximo.

El sector no prevé grandes volúmenes de cancelaciones de vuelos en España por el conflicto, debido a que solo un 1,5% están relacionados con destinos o sobrevuelos en Oriente Próximo. Sí son de esperar ajustes puntuales por los precios del combustible y hay preocupación por la situación de escasez de queroseno en países emisores de turismo, como Reino Unido.

La Unión Europea, también cada uno de los Estados, están elaborando planes de contingencia y una posibilidad es la del establecimiento de un mecanismo de solidaridad por el que países menos afectados por la crisis de disponibilidad de fuel podrían salir al rescate. En este sentido, Gándara ha explicado que las refinerías españolas aportan entre el 80% y el 85% del queroseno de aviación consumido en los aeropuertos de la red de Aena, mientras que otros países importan hasta un 90% del fuel. En este contexto, en las refinerías se piensa ya en el refuerzo de la producción por encima del consumo previsto en este país, lo que podría ser dedicado a la exportación.

Además de la notable capacidad de refinio, España se



Un avión de Easyjet en el aeropuerto de El Prat de Barcelona. MASSIMILIANO MINOCRI

El sector no prevé grandes volúmenes de cancelaciones de vuelos en España

En lo que va de año el incremento del tráfico aéreo ya es del 3,2%

ve menos golpeada que otros mercados por la guerra en Oriente Próximo debido a su menor dependencia, de poco más del 11%, respecto al petróleo que pasa por el estrecho de Ormuz.

En lo que va de año, el incremento de tráfico aéreo ya es del 3,2% en España, lo que invita a pensar en un buen verano en cuanto a demanda. Desde ALA se ha remarcado que este país, visto por el turismo como un destino seguro, puede capturar tráfico de mercados más cercanos al área en guerra, como el turco, el griego o el chipriota.

La oferta desplegada por las aerolíneas, con la referida subida del 5,7%, se alimenta especialmente de crecimientos en los aeropuertos

andaluces, con un 9,8% más en asientos programados (32,1 millones hasta final de octubre), o de Islas Baleares, donde el incremento para esta temporada de verano es del 2,6% (47,9 millones de plazas). Por contra, los aeropuertos canarios presentan una caída del 2,5% (hasta los 35,7 millones de asientos), con los dos aeropuertos de Tenerife lastrando la evolución de la capacidad desplegada (Tenerife Sur baja un 6,9% y Tenerife Norte lo hace un 4,1%).

En cuanto a los mayores aeropuertos de la red de Aena, Madrid-Barajas presenta un 8% más de oferta que la pasada temporada de verano (51,6 millones de asientos); Barcelona-El Prat sube un 7,6% (45,8 millones);

en Mallorca se registra un aumento del 2% (33,4 millones), y el salto en la producción prevista en Alicante es del 14,1% (16,8 millones de asientos).

La temporada de invierno ha concluido con un millón de vuelos en la red de aeropuertos (+2,3%) y 140,1 millones de pasajeros (+3,7% frente al invierno anterior). Por segmentos, han tirado del tráfico las rutas intraeuropeas, con 80,9 millones de viajeros y un crecimiento del 5,3%. El intercontinental ha subido a 15,3 millones de pasajeros, un 10,6% más, y el doméstico ha notado cierto enfriamiento y registra 43,8 millones de viajeros, un 1,3% a la baja en la temporada invernal concluida a final de marzo.

Respeto y rigor

El presidente de ALA aprovechó su intervención ante la prensa para rechazar lo que ha calificado como “declaraciones desafortunadas” del presidente de Aena, Maurici Lucena, en la junta de accionistas celebrada la semana pasada. “El proceso regulatorio [para la fijación de la senda tarifaria del quinquenio 2027-2031] debe seguir, pero es esencial el respeto y el rigor”, reclamó el representante del sector, “Aena y sus gestores nos merecen el mayor respeto, pero es desafortunado que desde ese lado se tache de mezquinas, frívolas e irresponsable nuestras pociones”. Javier Gándara subrayó que las compañías aéreas difieren de las proyecciones de Aena sobre costes operativos en los aeropuertos o el tráfico que soportarán, igual que difieren casas de análisis bursátil como Barclays, “pero ambas partes aplican con rigor las fórmulas y si hay algo que respetamos es el marco regulatorio”.

Aena ha lanzado una propuesta de subida tarifaria del 3,8% anual entre 2027 y 2031 para soportar un plan de inversiones reguladas de 10.000 millones de euros. Desde ALA, por su parte, se asegura que los proyectos de ampliación de los aeropuertos se pueden acometer, tal y como están presupuestados, con un descenso tarifario del 4,9% anual. La respuesta final la tiene la Dirección General de Aviación Civil, que trasladará el tercer Documento de Regulación Aeroportuaria para su aprobación en el Consejo de Ministros previsiblemente el próximo mes de septiembre.