



Las aerolíneas líderes en España prevén aguantar el verano sin ajustes de precios

Ryanair, las compañías de IAG o Air Europa aprovechan sus coberturas sobre el consumo y altos márgenes operativos para mantener sus programaciones pese al alto precio del fuel

JAVIER F. MAGARIÑO
MADRID

La doble crisis desatada en el sector aéreo por el conflicto en Oriente Próximo, la de disponibilidad de combustible de aviación y la fuerte subida de la factura por repostar en los aeropuertos, sin olvidar los cierres de espacios aéreos, tiene a todas y cada una de las aerolíneas tomando decisiones cada minuto. Distintas fuentes empresariales coinciden en que, en puertas del verano, asusta más el nivel de precios que las reservas de queroseno. Pese a ello, las compañías aéreas líderes por tráfico en España aseguran no pensar en reducir su capacidad. Así lo manifiestan en el entorno de Ryanair, Iberia, Vueling, Air Europa o Air Nostrum.

Todas están dispuestas a mantener sus programas estivales a la vista de que la demanda sigue fuerte. También se resisten a disparar sus precios, en respuesta a un coste esencial como el del combustible, gracias al margen operativo con que algunas de esas empresas han entrado en este temporal, como es el caso de Ryanair (18%) o de Iberia (16,2%). “La estrategia de cada compañía es un mundo y depende del grado de coberturas financieras sobre el combustible, la presencia de aviones eficientes en las flotas y de la rentabilidad del mapa de rutas”, apunta un alto directivo del sector aéreo que pide anonimato.

Representantes del sector mantuvieron ayer un encuentro a puerta cerrada, en el seno de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), en el que se puso de manifiesto el adelanto en las reservas de asientos por parte de los clientes para esquivar posibles subidas de los billetes. También se manifestó confianza en que España no se quedará sin queroseno. Los mensajes



a lo largo de esta semana buscan tranquilizar sobre las existencias de fuel de aviación en toda Europa. El director general del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI por sus siglas en inglés), Oliver Jankovec, afirma que “ningún aeropuerto europeo se enfrenta actualmente a escasez de combustible para aviones, y las operaciones aéreas se desarrollan con normalidad”. El mensaje es similar desde la Comisión Europea, donde se han tomado medidas para monitorizar los niveles de producción y reservas.

Confianza

El sector aéreo ha trasladado al gestor aeroportuario Aena una subida del 5,7% en la oferta de asientos entre abril y final de octubre, hasta los 258,8 millones. Cunde la confianza de que la demanda va a acompañar, e incluso de que vendrán turistas que pensaban viajar a Turquía, Egipto, Grecia o Chipre.

El consejero delegado de Ryanair, Michael O’Leary,

llevó la voz cantante en el sector a primeros de mes al afirmar que una situación de escasez de queroseno podría obligar a un ajuste del 5% al 10% en las operaciones de la aerolínea con mayor tráfico de Europa.

De momento, explican desde Ryanair, no se avista esa necesidad de recorte para mayo, junio y julio, aunque dependerá de la evolución del conflicto entre EE UU e Israel con Irán. Este gigante del bajo coste tiene fuerte dependencia, al igual que Easyjet (afectada por la guerra en sus expectativas económicas), del repostaje en las bases en Reino Unido.

Ese país depende de las exportaciones de crudo desde la zona del conflicto bélico y desde Estados Unidos, donde buena parte del queroseno queda ahora comprometido para las aerolíneas locales.

Más allá de este caso, los ajustes más notables presentados en Europa han estado relacionados con costes y no con los niveles de

Aviones de Ryanair y Vueling en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. JOAN VALLS

Los mensajes esta semana buscan tranquilizar sobre las existencias de fuel en Europa

Aún no se ha trasladado a las tarifas el alza del coste del combustible

producción. La evolución de la tonelada métrica de fuel es de un 105% al alza desde el inicio de este 2026, llegando a los 1.558 dólares. Desde Ryanair, explican las fuentes consultadas, no se ha trasladado aún la presión al precio de los billetes gracias a las coberturas, por un 80% del consumo hasta mayo de 2026. Del mismo modo, están bajo el paraguas de derivados financieros las aerolíneas de IAG y de Air France-KLM, Easyjet, Lufthansa, etcétera.

Pese a ello, entre un 25% y un 40% del combustible consumido se compra a precios de mercado y ello ha movido a recortes relacionados con los costes. El grupo Lufthansa desveló el martes una reducción de 20.000 vuelos entre cinco de sus aerolíneas (Lufthansa, Brussels, Swiss, Austrian Airlines e ITA) hasta final de octubre.

El tijeretazo, de una media de un centenar de vuelos diarios o un 1% de la capacidad, se ceba en vuelos de corta distancia y en rutas no rentables con la meta de

ahorrar costes (la estimación es dejar de consumir 40.000 toneladas métricas de fuel).

Ajustes

Antes que Lufthansa fue Air France-KLM la que dio un paso similar, en este caso con la neerlandesa KLM y también en respuesta al coste por el combustible. “KLM ha realizado una serie de ajustes en su programa de vuelos para el próximo mes [por mayo]. Esto afecta a un número limitado de vuelos dentro de Europa que, debido al aumento de los costes del queroseno, no resultan rentables en estos momentos”, describe un portavoz de la compañía aérea, quien asevera que el grupo Air France-KLM no está sufriendo una situación de escasez de queroseno. La renuncia a 80 vuelos de ida y vuelta diarios con origen o destino en el aeropuerto de Ámsterdam “supone menos del 1% de los vuelos europeos”, se explica desde la empresa, que ha tratado de suprimir frecuencias en conexiones como la de Londres y Düsseldorf, en lugar de borrar rutas de su mapa.

La española Volotea también se ha protegido del encarecimiento del jet fuel dejando de operar un 1% de la producción prevista. El consejero delegado de la compañía, Carlos Muñoz, deja abierta la posibilidad de realizar nuevos retoques si persiste la presión del combustible. En IAG, que engloba a British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus y Level, se reconoce que el problema del momento es de costes. Su fortuna, además de estar renovando flotas desde antes de la pandemia, es haber llegado a este punto con un margen operativo del 15,1%. Un colchón que, a buen seguro, se habrá resentido este primer trimestre. Sus coberturas aseguran el precio sobre el 62% del consumo de fuel, comprando el 38% restante a precios de mercado.