

Las aerolíneas afrontan sobrecostes milmillonarios por el queroseno y ven peligrar sus beneficios

La escalada del precio del combustible de aviación fuerza a las compañías a revisar cuentas, recortar vuelos, subir tarifas y congelar dividendos

JOSÉ A. GONZÁLEZ
Madrid

El sector aéreo mundial ha pasado en pocos meses de preparar un año récord a activar planes de contención. La escalada del combustible de aviación, disparada por la crisis en Oriente Medio y la tensión en el estrecho de Ormuz, amenaza con borrar buena parte de los beneficios previstos para 2026. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) anticipaba a co-

mienzos de año un beneficio neto global de 41.000 millones de dólares y unos ingresos cercanos al billón, pero las aerolíneas se enfrentan ahora a un queroseno que ha llegado a moverse entre 150 y 200 dólares por barril, muy por encima de los 85-90 dólares que manejaban en sus presupuestos.

El impacto es directo. El combustible representa alrededor de un tercio de los costes operativos de una aerolínea, según recuerda Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas en España. La reacción ha sido rápida y se repite por regiones: recorte de capacidad, tarifas más altas, dividendos congelados y previsiones anuales en revisión. Para el pasajero, el ajuste ya empieza a notarse en forma de recargos, billetes más caros y menor oferta de vuelos.

Las aerolíneas europeas figuran

entre las más expuestas por su proximidad al conflicto. IAG, matriz de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, reconoció este viernes que sus resultados anuales quedarán por debajo de lo previsto, con una factura total de combustible de 9.000 millones de euros y un sobrecoste de 2.000 millones, pese a tener cubierto el 70% de sus necesidades. Air France-KLM estima 2.400 millones de sobrecoste en el conjunto del ejercicio -1.100 millones solo en el segundo trimestre-, ha rebajado su crecimiento de capacidad y ha subido los billetes de largo radio unos 50 euros. Su filial KLM ya canceló 160 vuelos en abril.

Lufthansa calcula un impacto de 1.700 millones, ha cancelado 20.000 vuelos de corto radio hasta octubre y ha retirado 27 aparatos de su filial Cityline. Su subsidiaria ITA Airways

subirá tarifas entre un 5% y un 10%. En el segmento de bajo coste, EasyJet advierte de pérdidas de casi 650 millones de libras en el semestre, mientras que la española Volotea ha vinculado el precio del billete al coste del queroseno, con un posible recargo de hasta 14 euros por trayecto incluso después de la compra.

La crisis cruza el Atlántico

Al otro lado del Atlántico, las grandes aerolíneas estadounidenses han presentado un primer trimestre marcado por el deterioro de los costes. Delta sufrió pérdidas cercanas a los 245 millones entre enero y marzo y prevé una factura de combustible 1.700 millones más alta solo en el segundo trimestre. La compañía ha suspendido su guía anual y congelado el crecimiento de capacidad. American Airlines registró 325 millones de pérdi-

das y calcula que su factura anual subirá más de 3.400 millones.

Entre las aerolíneas de bajo coste, el escenario es especialmente delicado. Spirit Airlines colapsó de forma abrupta y JetBlue retiró sus previsiones anuales. Un grupo de aerolíneas, liderado por Frontier, llegó a presentar al Gobierno de Trump un plan de rescate de 2.125 millones de euros.

En Asia-Pacífico, la presión también se ha extendido con rapidez. Singapore Airlines ha visto rebajadas sus previsiones de beneficios para 2027 casi un 40% y ha optado por subir tarifas base en lugar de aplicar recargos directos. Cathay Pacific ha elevado sus recargos un 30%. Qantas prevé una factura anual de 3.300 millones de dólares australianos y ha suspendido su recompra de acciones.

En el sudeste asiático, Thai AirAsia ha recortado su capacidad un 30% en mayo y junio; la coreana T'way Air ha mandado a casa sin sueldo a parte de su tripulación, y Korean Air ha activado su «modo de gestión de emergencia». ANA, la mayor aerolínea japonesa, estima un coste extra de 890 millones de dólares, aunque confía en limitar el impacto real a 380 millones mediante coberturas.

Lo paga el viajero

El pasajero absorbe ya buena parte de la factura. Virgin Atlantic aplica recargos de 360 libras en business y 50 en turista. SunExpress añade 10 euros en rutas entre Turquía y Europa. Las tres grandes aerolíneas chinas han multiplicado por seis sus recargos domésticos. La india Akasa cobra hasta 14 dólares más por trayecto. Hong Kong Airlines ha subido los suyos un 35%.

IAG prefiere hablar de «ajustes de precios para reflejar los mayores costes del combustible» antes que de recargos, pero el efecto para el pasajero es el mismo. Turkish Airlines ha optado por no distribuir dividendo y conservar caja, una decisión que resume la prioridad del sector en este nuevo escenario: proteger liquidez, defender márgenes y trasladar, en la medida de lo posible, el encarecimiento del combustible al precio final del billete.



Un avión estacionado junto a la terminal de pasajeros de un aeropuerto. AFP

Las compañías aéreas estudian usar combustible norteamericano

J. GONZÁLEZ
Madrid

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) plantea el uso del Jet A, el combustible empleado de forma mayoritaria en Norteamérica, como una alternativa práctica para aliviar la presión sobre las cadenas de suministro del sector aéreo en un

momento de fuerte tensión en el mercado del queroseno.

El precio del combustible de aviación se mantiene en niveles excepcionalmente altos. La referencia global de la IATA se situó la última semana en 181,22 dólares por barril, un 1% más que la semana anterior, mientras que el queroseno tipo jet fuel en el Golfo de EE UU marcó 4,163 dóla-

res por galón el 4 de mayo, equivalente a unos 175 dólares por barril, según datos de la Agencia Internacional de la Energía.

En este contexto, el director de Operaciones Técnicas y Vuelo de la IATA, Stuart Fox, explicó que el Jet A comparte muchas características con el Jet A-1, el estándar utilizado en la mayoría de las operaciones internacionales. La principal diferencia entre ambos está en el punto de congelación, un elemento relevante a la hora de la planificación de vuelos que atraviesan zonas de temperaturas muy bajas.

Fox también subraya que el Jet A cuenta con una ventaja adicional en el actual escenario energético: se produce a gran escala fuera de Oriente Próximo. Esa disponibilidad podría dar más margen a las aerolíneas ante eventuales problemas de suministro y reducir su exposición a las tensiones que afectan a las rutas tradicionales de abastecimiento.

Según la IATA, allí donde sea viable incorporarlo, este combustible permitiría a compañías europeas y de otras regiones operar con una flexibilidad similar a la de muchas aerolíneas en Canadá, donde el uso al-

ternativo de Jet A y Jet A-1 forma parte de la operativa estacional.

Para facilitar esa transición, la IATA y la Agencia Europea de Seguridad Aérea han publicado orientaciones específicas sobre el uso del Jet A en mercados donde tradicionalmente se emplea Jet A-1. Las guías recogen los principales aspectos técnicos y operativos que deberán tener en cuenta aerolíneas, aeropuertos y proveedores de combustible. En el caso de los operadores, la clave será incorporar el punto de congelación más elevado del Jet A a la planificación de rutas por espacios aéreos fríos.