

II AeroSpace Day organizado por el IESE Business School

Javier Marín, vicepresidente ejecutivo de Aena: “Una red de aeropuertos tan complementaria es la que permite realizar las inversiones”

- Ha destacado que Aena se adentra en una etapa en la que deberá simultanear la realización de numerosas obras de gran envergadura con el mantenimiento de la plena actividad operativa de los aeropuertos
- “Hay que compatibilizar las obras con la calidad del servicio y, por supuesto y sin duda, con la seguridad”, ha afirmado Marín, para explicar que podría haber limitaciones de capacidad en algunos aeropuertos
- Aena es el gestor aeroportuario más eficiente de Europa, con las tarifas aeroportuarias más competitivas del entorno, y con un modelo solidario y de servicio público que no recurre a los Presupuestos Generales del Estado porque se autofinancia
- El transporte aéreo en España representa un 10,5% del PIB español (incluyendo el efecto catalítico derivado del Turismo) y genera 2 millones de empleos totales

4 de febrero de 2026

Javier Marín, vicepresidente ejecutivo de Aena, ha participado hoy en el II AeroSpace Day organizado por el IESE Business School, con una intervención centrada en la importancia de la red aeroportuaria de Aena y de la conectividad aérea para la economía española.

Marín ha explicado el modelo en red de Aena que se rige, entre otros, por el principio de solidaridad y servicio público y ha destacado que “la gestión de una red tan complementaria disminuye los riesgos financieros y nos permitirá obtener los recursos para llevar a cabo el plan de inversiones. Sería difícil obtener los recursos para llevar a cabo las inversiones necesarias en muchos aeropuertos medianos y pequeños si no estuvieran integrados en la red”. Con este modelo en red, ha añadido Marín, todos los aeropuertos se benefician de las potentes sinergias y economías de escala y de alcance del conjunto.

El vicepresidente de Aena ha explicado que, gracias a la fortaleza financiera de Aena, se han podido ejecutar en las últimas décadas todas las inversiones para garantizar que los aeropuertos de la red cuenten con unas infraestructuras modernas y, lo que es más importante, con capacidad suficiente para atender la demanda de los operadores aéreos. Hoy mismo, como ha recordado Marín, se cumplen 20 años de la puesta en servicio de la Terminal 4, el edificio Satélite y dos pistas de las cuatro del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Todas las inversiones de Aena se han llevado a cabo con fondos propios de la compañía generados en el desempeño de su actividad, sin recurrir a los Presupuestos Generales del Estado ni a financiación pública.

Javier Marín ha anunciado que “Aena se adentra en una etapa en la que, además de afrontar el principal desafío de ejecutar un volumen tan elevado de inversión, deberá simultanear la realización de numerosas obras de gran envergadura con el mantenimiento de la plena actividad operativa de los aeropuertos (...). Hay que compatibilizar las obras con la calidad del servicio y, por supuesto y sin duda, con la seguridad”, ha afirmado Marín, para explicar que podría haber limitaciones de capacidad en algunos aeropuertos.

Sostenibilidad económica: tarifas competitivas que bajaron más de un 30% en 10 años

Marín ha recordado que “las tarifas aeroportuarias son el elemento central de la sostenibilidad económica del sistema aeroportuario, que permiten los niveles de calidad y seguridad demandados, así como la financiación de todas las inversiones necesarias”.

El vicepresidente de Aena ha señalado que para la actualización o modificación de las tarifas aeroportuarias, Aena cumple íntegramente con los procedimientos establecidos mediante la celebración de los sucesivos procesos de consulta con las asociaciones de compañías aéreas y aerolíneas usuarias de los aeropuertos, comunicándose con posterioridad la propuesta aprobada por su Consejo de Administración a los organismos correspondientes, en este caso la CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) y la Dirección General de Aviación Civil.

Desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014, las tarifas de Aena han experimentado una bajada nominal del 6,84% (entre 2015 y 2024), mientras el IPC acumulado fue del 24,39%. Es decir, durante este periodo, en términos reales, las tarifas han bajado el 31,2%. Al mismo tiempo, este modelo aeroportuario ha permitido que entre 2015 y 2024 se hayan invertido más de 4.735 M€ en el conjunto de los aeropuertos españoles. En 2025, las tarifas aeroportuarias se han mantenido congeladas en la media de 10,35 euros por pasajero en la red de Aena.

En estricta aplicación de esta normativa, el pasado 29 de julio, el Consejo de Administración de Aena estableció un Ingreso Máximo Anual Aplicable para 2026

de 11,03 euros por pasajero. Esto supone un incremento de 68 céntimos por pasajero respecto a 2025 (obtenidos con la aplicación estricta de la fórmula de la Ley 18/2014). De este incremento, 45 céntimos son debidos a atrasos no recuperados del año 2024 (factor K) y, de los 23 céntimos restantes, 17 céntimos son por revisión de precios (índice P), ya reconocidos por la CNMC en su Resolución de 10 de julio de 2025. Esta subida es claramente inferior a la realizada por parte de otros operadores aeroportuarios europeos en los últimos años.

Según Marín, los aeropuertos de Aena son extraordinariamente competitivos en relación con los aeropuertos de similares características de su entorno. Estas tarifas sitúan a Aena como el gestor aeroportuario más eficiente de Europa, ofreciendo costes de escala en torno a un 40-50% inferiores a otros grandes aeropuertos turísticos y de conexión de Europa, impulsando la actividad aérea en España.

Además, con el fin de fomentar la conectividad en todas sus infraestructuras, Aena ofrece una amplia política de incentivos a las compañías aéreas, a la que se suman bonificaciones generales para todos los aeropuertos de la red y específicas para los Aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla (insularidad, estacionalidad y días valle), aprobadas por Ley, que hacen que sus tarifas efectivas sean más reducidas, no siendo competencia de Aena.

El vicepresidente de Aena ha subrayado que la adecuada fijación de las tarifas aeroportuarias permite acometer los exigentes compromisos de inversión en nuestros aeropuertos y avanzar en el desarrollo de una red aeroportuaria resiliente, que asegura la conectividad de nuestros ciudadanos y la cohesión territorial en España, y que ofrece unos servicios eficientes y de la más alta calidad.

Propuesta inversora en el DORA III (2027-2031)

Aena presentó en septiembre de 2025 su plan de inversiones a incorporar en la propuesta de DORA III (2027-2031). Se trata del mayor plan inversor en infraestructuras aeroportuarias de las últimas décadas, 13.000 M€ de inversión total, que incluyen casi 10.000 M€ de inversión regulada y el resto en actuaciones no reguladas (asociadas a la actividad comercial).

Las inversiones, según Marín, se dedicarán, principalmente, a actuaciones en áreas terminales y campos de vuelo, tecnologías de la información y digitalización, seguridad, servicios, sostenibilidad e innovación.

Las actuaciones anunciadas, ha comentado, son resultado de un exhaustivo proceso de análisis técnico por parte del gestor aeroportuario, por una parte, sobre la capacidad y la demanda del transporte aéreo en todas sus infraestructuras y, por otra, sobre los recursos necesarios para que los servicios aeroportuarios cumplan unos niveles de seguridad y calidad óptimos. En ningún caso responde a criterios

de oportunidad política ni de equilibrio entre comunidades autónomas y, así mismo, las inversiones se financiarán con los recursos de Aena.

Javier Marín ha explicado que las inversiones previstas por Aena permitirán cumplir con las exigencias del marco regulatorio, garantizando la capacidad, calidad, así como el fortalecimiento de la competitividad y la sostenibilidad de la red aeroportuaria, consolidando así su poderoso papel como motor de conectividad y desarrollo económico-social de España: “Es el ciclo inversor que necesita España para los próximos 20 ó 25 años”, ha sentenciado Marín.

Impacto económico del transporte aéreo

El vicepresidente ejecutivo de Aena ha expuesto los beneficios económicos y para el empleo del transporte aéreo en España: representa un 10,5% del PIB español (incluyendo el efecto catalítico derivado del turismo); genera 2 millones de empleos totales, de los cuales 1,2 millones es empleo catalítico, 230.000 empleos inducidos, 300.000 empleos inducidos y 305.000 empleos directos de la aviación; España es el 2º país del mundo en número de turistas internacionales; el 82% de los visitantes llegan por vía aérea a nuestro país; el turismo es el principal pilar de la economía, un 13% del PIB.