

09 de marzo de 2026

Tras el [comunicado de IATA del pasado 3 de marzo](#), Aena aclara las siguientes falsedades:

Sobre el incremento de tarifas en el DORA 2027-2031

La propuesta de inversiones de carácter regulado de Aena para el periodo 2027-2031 asciende a casi 10.000 millones de euros (a los que habría que sumar unos 3.000 millones de la actividad no regulada), lo que se traducirá en inversiones en todos los aeropuertos de la red en España para dotarlos de los mejores estándares de seguridad y calidad y de mayor capacidad, para reforzar la conectividad aérea y el crecimiento económico de los territorios del país. La propuesta de tarifas aeroportuarias de Aena asociada a estas inversiones es un incremento de 43 céntimos de euro por pasajero de media cada año.

Asimismo, se puede comprobar factualmente que, desde 2015, las tarifas aeroportuarias de Aena en realidad se han reducido un 7% en términos nominales, lo cual significa un 37% de reducción en términos reales (teniendo en cuenta la inflación acumulada en estos pasados años).

	PREVIO DORA		DORA I					DORA II			
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
IMAAJ APLICABLE €	11,11	10,90	10,66	10,42	10,42	10,27	10,27	9,14	9,77	10,35	10,35



Sobre la evolución de los precios de los billetes de avión

IATA afirma que los precios de los billetes de avión en España se han reducido en términos reales: “En los 15 aeropuertos más importantes del país, esta bajada real de precios se sitúa entre el 6% y el 37% en la última década, lo que a juicio de IATA hace aún más necesario un estudio riguroso y transparente de las tasas para no lastrar la economía”.

Es necesario subrayar que, en términos nominales, mientras las tarifas (por pasajero) de Aena se han reducido un 7% desde 2015, el ingreso por pasajero de las compañías aéreas de IATA en Europa ha aumentado un 26,8% en el período 2019-2025: ha pasado de 174,2 \$ por pasajero a 220,8 \$ por pasajero, es decir, 46,6 \$ más por pasajero, según los propios datos de IATA.

Este aumento apreciable de los ingresos por pasajero de las líneas aéreas de IATA —en marcado contraste con la referida disminución del ingreso aeronáutico por pasajero de Aena— ha propiciado que el beneficio neto de las compañías aéreas por pasajero en este período se haya más que duplicado, escalando de 5,1 a 10,6 dólares por pasajero: en conjunto, de 6.100 millones de dólares anuales a 13.200 millones de dólares anuales. Estos datos se pueden corroborar en la siguiente tabla elaborada por IATA en su documento “Global Outlook for Air Transport” (diciembre de 2025).

33 Global Outlook for Air Transport – Trade, AI, and the energy transition

4. Airline financial performance

Table 8: Regional financial performance

Global airline industry	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026F
EUROPE								
EBIT, USD billion	10.0	-25.4	-11.2	7.6	16.1	15.8	18.7	19.9
EBIT margin	4.8%	-31.2%	-10.4%	3.9%	6.8%	6.2%	6.8%	6.9%
Net profit, USD billion	6.1	-34.2	-12.5	5.2	11.5	8.9	13.2	14.0
Net profit margin	2.9%	-42.0%	-11.6%	2.7%	4.9%	3.5%	4.8%	4.9%
Per passenger, USD	5.1	-88.5	-24.1	5.5	10.3	7.4	10.6	10.9
RPK growth, %	4.2%	-69.5%	27.5%	103.9%	20.3%	8.7%	5.0%	3.8%
ASK growth, %	3.5%	-62.3%	29.8%	69.6%	16.0%	8.1%	5.1%	3.8%
Load factor, % ASK	85.2%	68.8%	67.6%	81.3%	84.3%	84.8%	84.7%	84.7%
Load factor, % ATK	74.0%	64.4%	65.7%	74.3%	76.0%	76.8%	76.9%	77.0%

Source: IATA Sustainability and Economics.

Sobre el supuesto “superávit de tarifa” de Aena

IATA se rasga las vestiduras y denuncia que Aena ha generado 1.320 millones de euros más de beneficios (*returns*) de lo previsto por el marco regulador en los dos períodos DORA 1 (2017-2021) y DORA 2 (2022-2026). De manera alucinante y tendenciosa, IATA no incluye en sus cálculos los más de dos años de la pandemia de COVID y su onda expansiva en los que el tráfico aéreo se desplomó, provocando, a su vez, un derrumbe de los ingresos de Aena y la generación de pérdidas importantes. La realidad factual es que, en los períodos 2017-2021 (DORA 1) y 2022-2026 (DORA 2), Aena, hasta ahora, ha padecido un “déficit de tarifa” regulatorio (ingresos de menos) agregado de más de 550 millones de euros. Por consiguiente, no han existido los beneficios (*returns*) extra de 1.320 millones de euros que IATA se inventa.

Sobre el “margen de beneficio” de Aena

Tal y como se enseña en las escuelas de negocios de todo el mundo, para hacer un análisis económico técnicamente riguroso, es imprescindible no producir una confusión deliberada mezclando “modelos de negocio” tan distintos como los de las empresas aeroportuarias y los de las compañías aéreas. La confusión deliberada de IATA equivale, coloquialmente, a comparar peras con manzanas. La realidad económica es que el sector aeroportuario es muy intensivo en capital y, por tanto, en términos de “margen de beneficio” no puede compararse, sin caer en la demagogia, con el sector de las compañías aéreas. En la actividad aeroportuaria y, en general, en las actividades económicas intensivas en capital, los beneficios a los que IATA se refiere, sencillamente, remuneran un perímetro de inversiones más elevado en términos relativos que el de las aerolíneas; unas inversiones (capital) en seguridad, calidad y capacidad que son fundamentales para el buen funcionamiento de los aeropuertos.

Adicionalmente, las consideraciones sobre una foto estática de un año —por ejemplo, 2025— son inevitablemente incompletas y no reflejan adecuadamente el futuro económico-financiero de Aena, cuyo perfil cambiará sustancialmente cuando la empresa se adentre en el nuevo ciclo de grandes inversiones en los aeropuertos españoles. Lo objetivamente cierto es que los análisis estadísticos demuestran que Aena obtiene resultados financieros en la actividad aeronáutica (regulada) similares

a los de las grandes empresas aeroportuarias competidoras (*peers*) a lo largo de los distintos ciclos económicos y de inversión.

Por otra parte, IATA ignora intencionadamente el hecho de que la propuesta de DORA 3 de Aena se inserta en un estricto marco regulador definido en la Directiva Europea 2009/12/CE y en la Ley 18/2014. Tras la propuesta de Aena, el DORA es analizado y eventualmente modificado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), que consulta en sus respectivos ámbitos de competencia a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Todo ello configura un proceso legal de establecimiento de las tarifas aeroportuarias robusto y conocido de antemano.

En cualquier caso, la falta de ecuanimidad y de precisión técnica de los análisis de IATA y su obsesión con la rentabilidad y los beneficios de Aena llaman fuertemente la atención, sobre todo cuando se toma en consideración que el *holding* de aerolíneas IAG, miembro destacado de IATA y cuyo consejero delegado preside la asociación, anunció recientemente un beneficio neto de 3.342 millones de euros en 2025, ganancias un 56% superiores a las de Aena en el mismo año. En realidad, estos admirables beneficios, junto con los obtenidos por otras compañías aéreas de IATA, son un síntoma de la buena salud del transporte aéreo y de la calidad de las empresas que lo componen. Sin embargo, es un serio error que IATA pretenda aumentar los beneficios de las líneas aéreas a costa de los aeropuertos, con una visión cortoplacista que comprometería la sostenibilidad a largo plazo del buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias.

Sobre el marco regulador de Aena

Aena remitió el pasado 3 de marzo un burofax al vicepresidente regional de IATA Europa, Rafael Schwartzman, que solicita formalmente una rectificación pública de su siguiente declaración: "[Aena has gamed the regulatory system for years, earning millions of euros more than it should have, at the expense of passengers, airlines, and the Spanish economy](#)". Esta afirmación imputa a Aena la comisión de un fraude financiero, es decir, una conducta de naturaleza fraudulenta y deliberadamente ilícita. Esta acusación grave carece de cualquier fundamento objetivo y proyecta sobre Aena (sus trabajadores, sus accionistas, sus directivos y sus administradores) una inaceptable sombra de ilegalidad, inmoralidad y mala actuación empresarial,

incompatible con su posición de empresa aeroportuaria de primer orden y su pulcritud legal corporativa.

Finalmente, Aena considera que el modelo regulador de España es sólido y que las declaraciones de IATA cuestionan espuriamente la independencia del regulador aeroportuario y la calidad de la legislación aeroportuaria española.