Al límite en los cielos europeos: cinco aerolíneas en la cuerda floja por el impacto del queroseno

Opinió | 21-04-2026 | 13:44



Wizz Air

Europa está volando al límite. No es una metáfora: es un modelo que funciona mientras el combustible se mantiene contenido y se resquebraja en cuanto deja de hacerlo. Durante años se ha culpado al low cost de todos los excesos ?demasiados vuelos, precios artificialmente bajos o competencia desleal?, pero ese diagnóstico ya no sirve.

El problema no es el modelo. El problema es el entorno en el que ese modelo intenta sobrevivir.

Wizz Air, Volotea, LEVEL, TAP Air Portugal y airBaltic no son nombres elegidos al azar. Son cinco estructuras distintas con un mismo punto débil: márgenes prácticamente inexistentes. En un escenario de queroseno caro y sostenido, encabezan el mapa de vulnerabilidad en Europa.

No porque estén mal gestionadas, sino porque carecen de colchón. Un euro por pasajero no resiste un ciclo adverso. Dos euros, tampoco. Cuando el margen es tan estrecho, el negocio deja de ser viable en cuanto el entorno cambia.

Y, sin embargo, el low cost no es el problema. Ahí están Ryanair o Vueling, también operando con márgenes ajustados y, aun así, fuera de ese mapa de riesgo. La diferencia es la escala: red, diversificación, capacidad de mover flota en semanas y mayor poder de negociación. No falla el modelo, falla el tamaño dentro de ese modelo.

El mecanismo es simple y no admite maquillaje. Las aerolíneas no pueden trasladar todo el coste del combustible al precio del billete sin destruir la demanda. Pueden cubrirse durante un tiempo, sí. Pero cuando los precios se mantienen altos, las coberturas vencen y el impacto llega directo a la cuenta de resultados. A partir de ahí, el ajuste es automático: primero rutas, luego frecuencias y, finalmente, mercados. No es estrategia, es supervivencia.

Ahí es donde las tasas dejan de ser un detalle para convertirse en el segundo golpe. El queroseno presiona por arriba; las tasas, por abajo. Y entre ambos se comprime un margen que ya era mínimo. España es un ejemplo claro: AENA factura más de 6.300 millones de euros al año y supera los 2.000 millones de beneficio. Sus tasas son competitivas en términos internacionales, pero España no compite desde la industria, sino desde la movilidad. Depende de que los aviones lleguen. Y en ese contexto, cada euro cuenta cuando el combustible aprieta.

El límite no es una metáfora. Es la distancia entre coste e ingreso en un mal mes. Las grandes pueden absorberlo; estas cinco, no. El queroseno no hunde a todas las aerolíneas, pero sí determina cuáles caen primero. Y hoy el mapa es claro: si el combustible no baja, algunas no llegarán al invierno en las mismas condiciones. El límite no lo marca la gestión. Lo marca el queroseno. Y las tasas, lejos de ayudar, agravan el problema.

Autor: Carles Enric