



COMUNICADO
N.º 54

La rentabilidad de las aerolíneas se estabiliza en un 3,9% de margen neto en 2026

9 de diciembre de 2025 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado su última previsión económica para la industria del transporte aéreo mundial, que revela la estabilización de la rentabilidad del sector pese de los persistentes problemas en la cadena de suministro. Estos son algunos de los aspectos más destacados:

- **Se prevé un beneficio neto de 41.000 millones USD en 2026**, una mejora respecto a los 39.500 millones USD previstos en 2025. Si bien el dato representa un máximo histórico, el margen de beneficio neto se mantiene sin cambios respecto a 2025 (3,9%). El beneficio neto por pasajero transportado se sitúa en 7,90 USD (por debajo del máximo de 8,50 USD alcanzado en 2023, y sin cambios respecto a 2025).
- Se espera que el **beneficio de explotación** en 2026 alcance los 72.800 millones USD (frente a los 67.000 millones USD previstos para 2025), lo que supone un margen de explotación neto del 6,9% (una mejora respecto al 6,6% previsto para 2025).
- El **rendimiento del capital invertido (ROIC, por sus siglas en inglés)** previsto es del 6,8% (sin cambios respecto a 2025). A pesar del des apalancamiento y la mejora de la rentabilidad operativa, se espera que el ROIC se mantenga por debajo del coste medio ponderado del capital (WACC, por sus siglas en inglés), estimado en un 8,2% en 2026.
- Los **ingresos totales de la industria** se sitúan en 1,053 billones USD (+4,5% respecto a los 1,008 billones USD previstos en 2025).
- Se espera que los **factores de ocupación** sigan registrando máximos históricos, con una ocupación de las plazas del 83,8% en 2026.
- El **número de pasajeros** se sitúa en 5.200 millones en 2026 (+4,4% respecto a 2025).
- Los **volúmenes de carga** alcanzan los 71,6 millones de toneladas en 2026 (+2,4% respecto a 2025).

“Se espera que las aerolíneas generen un margen neto del 3,9% y unos beneficios de 41.000 millones USD en 2026. Es una noticia muy positiva, teniendo en cuenta los obstáculos a los que se enfrenta el sector, entre los que destacan el aumento de los costes debido a los cuellos de botella en la cadena de suministro de la industria aeroespacial, los conflictos geopolíticos, la ralentización del comercio mundial y el incremento de la presión regulatoria. Las aerolíneas han logrado desarrollar

una capacidad de resistencia que les permite amortiguar el impacto de las crisis y les asegura una rentabilidad estable", afirmó Willie Walsh, director general de IATA.

Si bien el sólido desempeño de las aerolíneas en un entorno operativo incierto y desafiante es excepcional, el hecho de que el sector aéreo en su conjunto no genere ganancias que cubran su coste de capital sigue constituyendo un problema. "Los márgenes del sector siguen siendo insignificantes si se tiene en cuenta el valor que generan las aerolíneas conectando a las personas y las economías. Las aerolíneas se encuentran en el corazón de una cadena de valor que representa casi el 4% de la economía mundial y proporciona 87 millones de empleos. Sin embargo, Apple ganará más vendiendo una funda para iPhone que los 7,90 dólares que ganarán las aerolíneas transportando a un pasajero medio. E incluso dentro de la cadena de valor del transporte aéreo, los márgenes de las aerolíneas están totalmente desequilibrados, especialmente si se comparan con los márgenes de los fabricantes de motores y aviónica y muchos de nuestros proveedores de servicios. Imaginen el poder adicional que las aerolíneas podrían aportar a las economías si pudiéramos reequilibrar la rentabilidad de la cadena de valor, reducir la presión regulatoria y fiscal, y paliar las deficiencias de las infraestructuras", añadió Walsh.

Mención especial merece el transporte aéreo de carga, que ha logrado desafiar todo pronóstico pesimista y se mantiene firme en un contexto marcado por constantes cambios en las relaciones comerciales. "La resiliencia del transporte aéreo de mercancías es especialmente excepcional. A medida que los flujos comerciales se adaptan al régimen arancelario de Estados Unidos, el transporte aéreo de carga se ha convertido en el héroe del comercio mundial, impulsado en parte por el auge del comercio electrónico y los envíos de semiconductores que respaldan el *boom* de las inversiones en inteligencia artificial. En concreto, el transporte aéreo de carga ha permitido adelantar la entrega de productos antes de la fecha límite de los aranceles y se adapta con éxito al incremento de la demanda, a medida que los productos gravados con aranceles, destinados normalmente a Estados Unidos, se abren hacia nuevos mercados. Todo ello convierte a la industria de carga aérea en un protagonista fundamental en un momento en que la economía mundial se está adaptando a una nueva realidad", destacó Walsh.

Principales factores de la previsión

Se espera que los ingresos totales crezcan un 4,5%, hasta los 1,053 billones USD. Se prevé que el crecimiento de los ingresos supere al crecimiento de los gastos de explotación, previsto en un 4,2%, hasta los 981.000 millones USD, lo que supondrá un incremento del beneficio neto de 1.500 millones USD en 2026.

Los factores macroeconómicos que afectan a las aerolíneas se presentan dispares en 2026. En el lado positivo, se espera que el crecimiento del PIB se mantenga estable en un 3,1% y que la inflación disminuya ligeramente hasta el 3,7%. Sin embargo, se prevé un crecimiento débil del comercio mundial (+0,5%).

Ingresos

- Se espera que los **ingresos por pasajeros** alcancen los 751.000 millones USD en 2026 (+4,8% respecto a los 716.000 millones USD en 2025). Este crecimiento se verá impulsado principalmente por una expansión prevista en 2026 del 4,9% de los ingresos por pasajeros-kilómetro transportados (RPK, por sus siglas en inglés) en todo el sector. Se prevé que los

rendimientos se mantengan relativamente estables, mientras que el factor de ocupación alcanzará un nuevo máximo histórico en el 83,8%, debido a la escasez de aviones nuevos.

- Se prevé que los **ingresos complementarios, junto a otras fuentes de ingresos**, aumenten un 5,5%, hasta los 145.000 millones USD. Los servicios complementarios representan en la actualidad casi el 14% de los ingresos totales, frente al 12%-13% antes de la pandemia.
- Se prevé que los **ingresos del transporte aéreo de carga** alcancen los 158.000 millones USD en 2026 (+2,1% respecto a los 155.000 millones USD en 2025). Este crecimiento moderado se debe al incremento continuo de los volúmenes de carga, en particular de los envíos urgentes y el comercio electrónico (+2,6% crecimiento de toneladas-kilómetro transportadas, o CTK, en 2026, una caída respecto al +3,1% en 2025). Si combinamos estos factores con la reducción de la capacidad, se espera que los rendimientos del transporte de carga se mantengan estables (-0,5% respecto a 2025) y elevados (aproximadamente un 30% por encima de niveles prepandémicos), a pesar de la desaceleración generalizada del comercio mundial.

Costes

En general, los costes esperados en 2026 apuntan a un entorno más equilibrado. El abaratamiento del combustible se ve contrarrestado por el aumento de los costes no relacionados con este, pero la desaceleración generalizada de la inflación está contribuyendo a estabilizar los costes.

- Se prevé una ligera disminución de los **costes del combustible** hasta los 252.000 millones USD en 2026 (-0,3% respecto a los 253.000 millones USD en 2025). La previsión general es que los precios del crudo bajen a 62 USD/barril de Brent (-11,0% respecto a los 70 USD/barril en 2025). Se espera que los precios del combustible para la aviación solo bajen un 2,4% —de 90 USD/barril en 2025 a 88 USD/barril en 2026—, a medida que aumente el margen de craqueo. El vencimiento de las coberturas de mayor coste a partir de 2025 debería traducirse en una reducción de los precios para las aerolíneas, más cercanos a niveles del mercado. Se prevé que el combustible represente el 25,7% de los gastos operativos totales, frente al 26,8% en 2025.

Se espera que la mejora en la eficiencia del combustible sea solo del 1,0%, debido a los persistentes problemas en la cadena de suministro, que siguen dificultando la renovación de la flota y elevando la antigüedad media de los aviones a más de 15 años, la más alta de la historia. Teniendo en cuenta el crecimiento del sector, se espera que el consumo de combustible aumente hasta los 106.000 millones de galones en 2026 (+2,7% respecto a los 103.000 millones de galones en 2025).

Se estima que el coste del cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) aumente hasta los 1.700 millones USD en 2026 (frente a los 1.300 millones USD previstos para 2025).

Se prevé que el coste incremental de la compra de combustible de aviación sostenible (SAF, por sus siglas en inglés) por parte de las aerolíneas alcance los 4.500 millones USD en 2026, para una disponibilidad prevista de 2,4 millones de toneladas de SAF (el 0,8% del consumo total de combustible).

- Se prevé que los costes no relacionados con el combustible alcancen los 729.000 millones USD (+5,8% respecto a los 689.000 millones USD en 2025). Los costes laborales son ahora el elemento de mayor peso (28%), ya que el crecimiento de los salarios sigue superando a la inflación en un contexto de gran escasez de mano de obra. A pesar del fuerte ritmo de contratación, el sector aéreo tiene dificultades para recuperar los niveles de productividad laboral de 2019, debido a que el rápido crecimiento de la fuerza laboral supera el aumento de la producción por empleado en un contexto de continuos retos operativos y de formación.

Los costes de mantenimiento están aumentando debido al envejecimiento de la flota y a las interrupciones en la cadena de suministro que afectan a la disponibilidad de piezas. Las tasas de arrendamiento han alcanzado máximos históricos, lo que ha elevado los costes de propiedad. Las tasas aeroportuarias y de tránsito también continúan aumentando.

- Se espera que la **debilidad del dólar estadounidense** favorezca la rentabilidad y los márgenes de las aerolíneas que no operan en dólares, al reducir los costes denominados en dólares, como el combustible, el alquiler de aeronaves y el mantenimiento. IATA estima que entre el 55% y el 60% de los costes de las aerolíneas de todo el mundo están denominados en dólares estadounidenses, frente al 50% y el 55% de los ingresos. Sobre esta base, una depreciación del 1% del dólar estadounidense frente a las divisas mundiales podría favorecer los beneficios de las aerolíneas de todo el mundo en un 1% y mejorar los márgenes operativos en cerca de 0,05 puntos porcentuales.

Riesgos, dificultades y oportunidades

- **Los retos de la cadena de suministro** siguen limitando la capacidad de las aerolíneas para satisfacer la demanda de transporte aéreo de los consumidores. Aunque se esperan algunas mejoras en 2026, se prevé que la acumulación de pedidos de aviones siga creciendo. Los altos índices de ocupación y la estabilidad de los rendimientos se deben en parte a los problemas de la cadena de suministro que, por otro lado, frena el crecimiento y lastran, en consecuencia, la rentabilidad de las aerolíneas. Aunque se prevé un incremento significativo de las entregas de aviones en 2026, el ritmo de los nuevos pedidos está superando la producción y provocando un aumento de la cartera de pedidos hasta máximos históricos, con un impacto financiero que persistirá más allá del corto plazo.
- **La presión regulatoria** sobre las aerolíneas es considerable. Mientras que en Estados Unidos se está llevando a cabo una importante desregulación, los reguladores europeos aún no han tomado medidas en relación a las recomendaciones del informe Draghi para mejorar significativamente la competitividad mediante la reducción de la presión regulatoria. Un ejemplo de ello es el intento de reformar la normativa europea sobre los derechos de los pasajeros (UE 261), que ha perdido impulso y se está complicando con propuestas para convertir el equipaje de mano en un derecho de los pasajeros, independientemente del modelo de negocio de la aerolínea o las necesidades de los clientes.
- No se espera ninguna mejora significativa de las **limitaciones de infraestructura** en 2026. Sin embargo, los planes de EE. UU. de renovar su sistema de gestión del tráfico aéreo en los próximos años sí podrían suponer una mejora importante. Aunque los reguladores han ratificado los principios de la Organización de Aviación Civil Internacional en materia de tasas de infraestructura, la mayoría no está aplicando dichos principios para lograr una mayor

eficiencia en los costes. Un ejemplo de ello es el aeropuerto londinense de Heathrow, donde el coste potencial de los planes de ampliación podría reducir la competitividad del aeropuerto si no se llevan a cabo reformas significativas.

- Los **conflictos** siguen generando costes importantes a las aerolíneas. Los cierres del espacio aéreo, las interferencias en el GNSS y los cambios de ruta por motivos políticos y de seguridad están limitando las operaciones y reduciendo la eficiencia.

Resumen regional

África

Beneficio neto 2025 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2026 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2026 (RPK)	Capacidad 2026 (ASK)
200 millones USD (1,1%) 1,4 USD	200 millones USD (1,0%) 1,3 USD	6,0%	5,7%

El bajo PIB *per cápita* en gran parte del continente limita el gasto discrecional, lo que hace que los viajes aéreos sean muy sensibles al precio y restringe su potencial de crecimiento. La demanda se ve aún más limitada por las restricciones de visados, los acuerdos bilaterales restrictivos y las elevadas tasas a los pasajeros. Además, las aerolíneas africanas se enfrentan a los costes unitarios más altos del mundo, con un coste medio por ATK cercano a los 140 centavos USD, casi el doble de la media del sector. Entre los muchos factores que contribuyen al alto coste de las operaciones en África se encuentran los elevados costes del combustible, la fragmentación de los mercados, la antigüedad de las flotas y unos tipos impositivos medios del 28% a las empresas (los más altos de todas las regiones).

Mientras no se alivien estas restricciones, el sector aéreo africano seguirá operando con márgenes reducidos y una capacidad de recuperación limitada, incluso aunque el tráfico crezca por encima de la media mundial.

Asia Pacifico

Beneficio neto 2025 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2026 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2026 (RPK)	Capacidad 2026 (ASK)
6.200 millones USD (2,3%) 3,30 USD	6.600 millones USD (2,3%) 3,20 USD	7,3%	7,1%

La demanda de pasajeros sigue siendo sólida, con China e India a la cabeza, impulsada por el aumento de la actividad turística y el crecimiento de las clases medias. Se espera que la flexibilización de los requisitos de visado para los viajes en grupo de los ciudadanos chinos a Corea del Sur y para los visitantes a China estimule la demanda entrante a corto plazo, especialmente durante los periodos vacacionales de mayor afluencia.

El exceso de capacidad sigue siendo un reto en medio de una recuperación lenta del tráfico internacional, lo que presiona los rendimientos. Las tensiones deflacionistas también están provocando una bajada de los rendimientos en China. No obstante, Asia-Pacífico sigue siendo la región que más contribuye al crecimiento del tráfico mundial, con una ocupación prevista del 84,4% en 2026, un máximo histórico para la región.

Aunque las exportaciones chinas a Estados Unidos han disminuido, la apertura hacia mercados alternativos está compensando el impacto de las tensiones comerciales.

Europa

Beneficio neto 2025 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2026 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2026 (RPK)	Capacidad 2026 (ASK)
13.200 millones USD (4,8%) 10,60 USD	14.000 millones USD (4,9%) 10,90 USD	3,8%	3,8%

Se prevé que Europa lidere el mejor rendimiento financiero en términos absolutos. Las aerolíneas europeas muestran una gestión disciplinada de la capacidad y unos factores de ocupación sólidos. Las aerolíneas de bajo coste están obteniendo unos resultados especialmente buenos, con tasas de crecimiento de dos dígitos y superando a las aerolíneas de servicio completo en margen de beneficio neto, impulsadas por el fuerte tráfico intraeuropeo y el mercado turístico. El crecimiento del tráfico se está moderando a medida que el mercado madura y en medio de unas condiciones económicas poco favorables en la zona euro, donde el crecimiento del PIB está por debajo de la media mundial.

En cuanto a los costes, la fortaleza del euro compensa en parte la presión inflacionista, especialmente en los gastos de combustible y arrendamiento, lo que está ayudando a las aerolíneas europeas a mantener sus márgenes a pesar de la volatilidad de los costes de los insumos.

Los costes por la presión regulatoria están aumentando con la iniciativa ReFuelEU, que exige una mezcla de SAF del 2% en los aeropuertos de la UE a partir de 2025, a lo que se suma el incremento de los obstáculos operativos: conflictos laborales, interrupciones causadas por drones y persistentes cuellos de botella en el control del tráfico aéreo.

Latinoamérica

Beneficio neto 2025 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2026 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2026 (RPK)	Capacidad 2026 (ASK)
2.500 millones USD (5,2%) 7,30 USD	2.000 millones USD (3,8%) 5,70 USD	6,6%	6,5%

El crecimiento del tráfico sigue siendo sólido, impulsado por la estabilidad económica y la mejora de la conectividad intrarregional. La demanda entre las Américas se ha debilitado, aunque esto se ha visto compensado por el aumento de los flujos regionales y los buenos resultados transatlánticos, lo que pone de relieve la capacidad de adaptación de las aerolíneas de la región ante los cambios en los patrones de viaje.

Se prevé que la rentabilidad operativa repunte de nuevo en 2026, gracias al fortalecimiento gradual de los fundamentos de la región. Sin embargo, las fluctuaciones monetarias siguen siendo un obstáculo importante. Aunque en 2025 se ha producido cierto alivio temporal con la apreciación de las monedas locales, se espera que la volatilidad siga suponiendo un reto para la gestión de los costes y la rentabilidad.

Ahora que varias de las principales aerolíneas de la región se han dado cuenta de las ventajas de la reestructuración del Capítulo 11, el escenario de la región ha pasado de una supervivencia impulsada por la crisis a una reconstrucción cautelosa y centrada en la eficiencia.

Oriente Medio

Beneficio neto 2025 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2026 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2026 (RPK)	Capacidad 2026 (ASK)
6.600 millones USD (9,3%) 28,90 USD	6.800 millones USD (9,3%) 28,60 USD	6,1%	+5,4%

Oriente Medio es la región más fuerte en términos de margen de beneficio neto y beneficio por pasajero. Este rendimiento demuestra la diferencia que puede suponer un entorno operativo regulatorio positivo, así como la posición estratégica de la región como centro de conexiones global.

La demanda de pasajeros sigue siendo sólida, impulsada por el tráfico de larga distancia y la expansión de las aerolíneas con centros de operaciones. Los gobiernos y las aerolíneas están redoblando sus inversiones en infraestructura para garantizar el crecimiento a largo plazo. Si bien las tensiones geopolíticas siguen siendo una característica del panorama regional, no se espera que afecten negativamente al crecimiento, sobre todo teniendo en cuenta los esfuerzos para garantizar una paz duradera.

Las aerolíneas de Oriente Medio están mitigando los retrasos en la entrega de aviones mediante programas de modernización y la prolongación de la vida útil de la flota, aunque el crecimiento de la capacidad seguirá siendo limitado a corto plazo.

Norteamérica

Beneficio neto 2025 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2026 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2026 (RPK)	Capacidad 2026 (ASK)
10.800 millones USD (3,3%) 9,50 USD	11.300 millones USD (3,4%) 9,80 USD	1,5%	1,0%

La rentabilidad en Norteamérica se mantiene estable, pero la región cede su liderazgo de rentabilidad a Europa en 2025.

Estados Unidos está sufriendo un estancamiento del crecimiento general y una contracción del mercado interno ante la incertidumbre política en torno a los aranceles, el endurecimiento de las medidas de inmigración, que ha frenado tanto los viajes hacia el país como los nacionales, y un prolongado cierre del Gobierno. Las limitaciones de capacidad, la escasez de pilotos, los problemas de fiabilidad de los motores y el aumento de los costes laborales siguen frenando la expansión. A pesar de estos obstáculos, las aerolíneas lograrán proteger sus márgenes en 2025, gracias a un rendimiento estable y a la bajada de los precios del combustible. Sin embargo, los resultados varían según el modelo de negocio. Las aerolíneas de bajo coste son las más afectadas debido a la contracción del mercado doméstico, la tendencia creciente de los pasajeros hacia los servicios *premium* y las desventajas de las flotas de un solo tipo de aeronave en medio de las interrupciones de la cadena de suministro.

De cara al futuro, en 2026 se prevé cierta relajación de todos estos desafíos y un aumento gradual de la demanda.

Los viajeros opinan

Los viajes aéreos siguen ofreciendo un valor excepcional a los consumidores. Las tarifas aéreas medias reales de ida y vuelta en dólares estadounidenses se han abaratado un 34,7% en 2025, en comparación con 2015. Además, se espera que los pasajeros se beneficien de las ganancias en eficiencia y las fuerzas competitivas, que probablemente harán que las tarifas aéreas medias de ida y vuelta sean en 2026 un 36,8% inferiores respecto a niveles de 2015.

El sondeo realizado por IATA entre octubre y noviembre de 2025 (14 países, 6.500 encuestados que habían realizado al menos un viaje en el último año) revela que el 97% de los viajeros se muestran satisfechos con su última experiencia de viaje. Además, el 88% está de acuerdo en que los viajes en avión mejoran sus vidas, el 78% afirma que los viajes en avión tienen una buena relación calidad-precio y al 87% le preocupa su capacidad para volar en el futuro.

Los pasajeros cuentan con una industria aérea segura, sostenible, eficiente y rentable. El sondeo de IATA pone de relieve el papel crucial que los viajeros atribuyen a la industria aérea:

- El 90% afirma que la conectividad aérea juega un papel determinante en la economía.
- El 88% afirma que los viajes aéreos tienen un impacto positivo en las sociedades.
- El 82% afirma que la red global de transporte aéreo es un elemento clave en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.
- El 83% se preocupa por el éxito de la industria de la aviación.

La industria del transporte aéreo está comprometida con su objetivo de alcanzar cero emisiones netas de CO₂ para 2050. Los viajeros expresan un alto nivel de confianza en esta iniciativa: el 79% afirma que la industria está demostrando su compromiso de trabajar conjuntamente para alcanzar su ambicioso objetivo, y el 77% está de acuerdo en que los líderes de la aviación se están tomando en serio el desafío climático.



>[Pronóstico detallado de la industria del transporte aéreo](#)

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 360 líneas aéreas, que constituyen más de 80% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#).