

Comunicado del Presidente y Consejero Delegado de Aena, Maurici Lucena, sobre el anuncio de Ryanair

3 de septiembre de 2025

Es difícil encontrar en la historia empresarial contemporánea otro caso como el de Ryanair en el que la discordancia entre la excelencia operativa de una compañía y la deshonestidad de su política de comunicación sea tan asombrosa.

La insolencia y la desinhibición de las exigencias públicas de Ryanair a los gobiernos democráticos en los países en los que opera con sus aviones, para obtener ventajas económicas, revelan dos características muy arraigadas y poco edificantes de esta aerolínea. La primera es que Ryanair tiene una inquietante concepción plutocrática del sistema político, es decir, atemoriza a la opinión pública con la retirada de sus aviones, reclama la dimisión de ministros de media Europa y de la presidenta de la Comisión Europea, se burla de los políticos elegidos democráticamente y pide el cambio de leyes a su favor porque considera que la toma de decisiones de los gobiernos debe doblegarse a los intereses de las empresas con mayor poder económico, como Ryanair, en vez de proteger el “interés general”. La segunda característica es una política de comunicación y de relaciones institucionales de Ryanair en permanente y deliberada colisión con los hechos objetivos y la veracidad. Veamos a continuación unos cuantos ejemplos:

- La constante impugnación por parte de Ryanair del marco normativo aeroportuario español y del modelo de red de aeropuertos de Aena, considerado en el mundo un caso de éxito por los expertos, no es un hecho aislado. Es, en realidad, el modo de obrar habitual de Ryanair en todos los países en los que está presente, en los que despliega un *pressing* público constante a los gobiernos centrales y regionales con el fin de obtener beneficios económicos a corto plazo a expensas del dinero de los contribuyentes y de la sostenibilidad a largo plazo del sistema aeroportuario. Tan solo en los años 2024 y 2025, Ryanair ha amenazado y tratado de intimidar a las autoridades públicas de Alemania, Francia, Bélgica, Portugal, Italia, Grecia, Austria, Países Bajos, Dinamarca y Reino Unido, tal y como se puede comprobar en el siguiente [enlace](#).
- En 2025 los turistas internacionales que visitarán España se acercarán a los 100 millones, un récord histórico, y el volumen de tráfico aéreo programado por las aerolíneas en la “temporada de invierno 2025” (de finales de octubre de 2025 a finales de marzo de 2026) en los aeropuertos españoles, anunciado ayer, constituye, también, un nuevo récord histórico. En estas circunstancias, que



Nota de prensa

Ryanair afirme en su rueda de prensa de hoy que “España está ahora mismo cerrada al turismo” y que “el Gobierno de España es *antiturismo*” produce una estupefacción inefable.

- Conforme al marco regulador de la actividad de Aena (cuyo núcleo es la Ley 18/2014) y la obligada aplicación de fórmulas matemáticas objetivas, Aena ha propuesto una subida de las tarifas aeroportuarias en 2026 de 0,68 €. Todo el mundo sabe que la decisión de un ciudadano de coger un avión no depende de que el billete de avión cueste 68 céntimos de euro más el año que viene, pero Ryanair insiste una y otra vez en lo contrario al tiempo que, sin sonrojarse, la aerolínea irlandesa sube sus billetes de avión en el último año un promedio ¡del 21%!
- Cuando Ryanair dice que podría invertir miles de millones de euros en España con nuevas rutas aéreas si Aena y el Gobierno de España subvencionaran su actividad en los aeropuertos regionales, simplemente, falsea la realidad: la inmensa mayoría de las inversiones a las que la aerolínea se refiere son las compras de los aviones Boeing de su flota, cuyo porcentaje de fabricación en España es inferior al 3%. Por tanto, estas compras millonarias de aviones de Ryanair no son inversiones en España.
- Cuando Ryanair dice que las inversiones de Aena en los aeropuertos españoles las pagan las aerolíneas, falta a la verdad: todas las inversiones de Aena las paga íntegramente Aena con su dinero. Sostener lo contrario es un sofisma equivalente a decir que las inversiones de Ryanair cuando adquiere aviones para su flota las pagan los pasajeros que compran los billetes de avión de la aerolínea irlandesa; o que las inversiones de Inditex en sus fábricas las pagan los ciudadanos que compran sus prendas de vestir.
- El establecimiento de las tarifas aeroportuarias de Aena no responde a ninguna decisión caprichosa de esta empresa. La Ley 18/2014 y sus desarrollos normativos posteriores, que elaboró y aprobó el PP en el año 2014, determinan exhaustivamente cómo deben aprobarse las tarifas aeroportuarias, que jurídicamente son “prestaciones patrimoniales públicas” porque la actividad aeronáutica de Aena está sometida a una regulación económica anclada en sólidos principios microeconómicos. Al contrario de lo que sostiene Ryanair, ni el Gobierno de España ni Aena pueden modificar a su antojo las tarifas aeroportuarias que la ley define porque cometerían una ilegalidad si deformaran sin justificación unas prestaciones patrimoniales públicas cuya naturaleza es muy distinta de los precios privados ordinarios. Ryanair sabe todo esto perfectamente, pero con sus declaraciones públicas falaces trata de confundir a la opinión pública para favorecer sus intereses.
- Aunque Ryanair lo niega constantemente, en general, las tarifas aeroportuarias de Aena son de las más competitivas del entorno europeo, gracias a una



Nota de prensa

regulación muy exigente, que, entre otros factores, induce una alta eficiencia operativa de la empresa.

- Concretamente, en los aeropuertos regionales de Aena las tarifas aeroportuarias que pagan las aerolíneas por los pasajeros adicionales en relación al año 2023 ascienden a aproximadamente 2 €, muy inferiores a los 10,35 € del promedio de los aeropuertos de Aena en 2025. Estas tarifas bonificadas de aproximadamente 2 € por pasajero adicional en los aeropuertos regionales son la demostración inequívoca del esfuerzo de Aena, por una parte, y del Gobierno de España mediante la regulación económica, por la otra, de promoción de la actividad aeronáutica en los territorios. No es verdad, por consiguiente, que Ryanair elimine rutas en estos aeropuertos porque las tarifas son caras. La realidad es más prosaica: las elimina porque Ryanair traslada sus aviones a los aeropuertos en los que puede fijar precios más altos en sus billetes de avión y ganar así más dinero, como por ejemplo en los grandes aeropuertos españoles (a pesar de que las tarifas aeroportuarias de los mismos son sustancialmente superiores a las de los aeropuertos regionales). Esta realidad económica actualmente se agudiza porque en el mundo existe un problema generalizado de retrasos en las entregas de aviones adquiridos por las aerolíneas (una restricción por el lado de la oferta).
- No es verdad que Ryanair esté genuinamente preocupada por el bienestar de los ciudadanos españoles y la competitividad de las regiones. Lo que quiere Ryanair es, sencillamente, ganar más dinero, aunque sea sufragado por el bolsillo de los contribuyentes españoles. La prueba de lo anterior es que el consejero delegado de Ryanair, Eddie Wilson, afirmó sin pestañear el 16 de enero de 2025 que su modelo favorito de aeropuerto en España es el aeropuerto de Castellón, propiedad del Gobierno de la Comunidad Valenciana, símbolo malhadado del despilfarro público en infraestructuras y que en 2023 perdió 11,6 millones de euros, que pagaron los ciudadanos de la Comunidad Valenciana. Por decirlo de manera coloquial: con el elogio al aeropuerto de Castellón, a Ryanair se le vio el plumero. Es un tanto sorprendente que el responsable de comunicación y de relaciones institucionales de Ryanair en España no advirtiera con antelación a Eddie Wilson del fenomenal resbalón reputacional de sus declaraciones.
- (Conviene aclarar que, en una economía de mercado, no hay nada reprochable en el hecho de que una empresa trate de ganar el máximo dinero posible. Pero sí sería de agradecer que Ryanair no disfrazara su objetivo monetario con embustes y, también, que el dinero que la aerolínea persigue no lo financiaran los contribuyentes españoles.)
- Otra evidencia de las auténticas prioridades de Ryanair y sus directivos es el estratosférico bonus de ¡más de 100 M€! que percibirá el consejero delegado del Grupo Ryanair, Michael O'Leary, en función del cumplimiento de una serie

de objetivos y de su continuidad en la empresa ([Michael O'Leary, a punto de ganar un bonus de 100 millones](#)).

- No es cierto que los aeropuertos regionales puedan ser sostenibles financieramente si las tarifas aeroportuarias son 0 € para Ryanair, como propone la aerolínea irlandesa ([Ryanair exige a la Junta 750.000 euros para mantener el vuelo entre Valladolid y Barcelona](#)). La abundante evidencia empírica demuestra que la gratuidad de las infraestructuras y los servicios aeroportuarios en los aeródromos regionales es únicamente posible si, en lugar de pagarlos Ryanair, los pagan los contribuyentes españoles mediante subvenciones del Gobierno de España, los gobiernos autonómicos, las diputaciones y los ayuntamientos. Por esta razón, Ryanair es famosa entre los alcaldes y los consejeros de los gobiernos autonómicos por su trabajo de zapa constante en busca de dinero público para financiar sus vuelos en los aeropuertos regionales.
- No es verdad, como dice Ryanair, que las tarifas aeroportuarias de los aeropuertos regionales y, en general, el funcionamiento del sistema aeroportuario español son una consecuencia indeseable del abuso de “posición dominante” de Aena. Como recomiendan la teoría económica y la evidencia empírica del ámbito de la microeconomía, la regulación económica que emana de la Ley 18/2014 impide que Aena pudiera aprovecharse del “poder de mercado” de sus infraestructuras, cuya prueba son el actual buen funcionamiento de los aeropuertos españoles (con continuos volúmenes récord de tráfico) y el muy bajo nivel relativo de las tarifas aeroportuarias.
- Aena se siente sinceramente afortunada de que Ryanair, dada su calidad operativa y su eficiencia, sea una de las principales aerolíneas de los aeropuertos españoles. Contrariamente a lo que las declaraciones públicas de Ryanair insinúan, la aerolínea no está obligada a utilizar los aeropuertos de Aena: los utiliza porque libremente quiere hacerlo y sobre todo porque, conforme a su enfático objetivo de maximización de beneficios, le conviene hacerlo. Ninguna fuerza demoníaca sobrenatural obliga a Ryanair a ser uno de los grandes clientes de Aena y vender sus billetes de avión a más de 60 millones de personas con origen o destino españoles.
- No es cierto que las rutas suprimidas por Ryanair en los aeropuertos sean irrecuperables. Un ejemplo paradigmático de esta nueva temporada de invierno es la restitución gracias a la aerolínea Vueling de la ruta Valladolid – Barcelona, eliminada por Ryanair con clara intencionalidad política. Aena seguirá empleándose a fondo para ayudar a los gobiernos autonómicos y locales y a las asociaciones económicas y de promoción del turismo a aumentar la conectividad y abrir nuevas rutas aéreas.



Nota de prensa

- Un último ejemplo, que es el colmo de la deshonestidad y del mal estilo, es la metodología estadística empleada por Ryanair en su rueda de prensa de hoy para distorsionar las cifras reales e inflamar su mensaje. El número de *slots* para la temporada de invierno solicitados formalmente por Ryanair, que constan en las bases de datos oficiales (es decir, su programación), es significativamente superior a las cifras comunicadas hoy por Ryanair en su rueda de prensa. Es urgente que Ryanair aclare esta discrepancia cuantitativa.

En conclusión, un país como España, en el que el sector turístico y el transporte aéreo son tan importantes para la economía, el bienestar de los ciudadanos y la cohesión territorial, no puede diseñar y articular su sistema aeroportuario en función de los intereses espurios y egoístas de una sola aerolínea. El modelo aeroportuario español permite el acceso al transporte aéreo a todos los territorios de España, fortaleciendo la vertebración territorial, mediante la solidaridad económica entre los aeropuertos grandes y los pequeños. Una parte de las tarifas de los aeropuertos más grandes cubre las pérdidas de los de menor tamaño y, de esta forma, Aena gestiona una amplia red de aeropuertos sin recurrir al dinero de los contribuyentes.

Si los aeropuertos españoles evolucionaran al son de las exigencias, el lloriqueo, los embaucamientos y la infumable estrategia de extorsión de Ryanair, a medio y largo plazo, los aeropuertos dejarían de funcionar bien (como lo hacen en la actualidad) y no serían sostenibles financieramente. Aena y sus accionistas (el Estado, es decir, los ciudadanos españoles, y los inversores privados) merecen, cuando menos, el mismo respeto que los accionistas de Ryanair. La aerolínea irlandesa constituye una historia empresarial de éxito incuestionable y admirable, que ha contribuido a universalizar el transporte aéreo en el siglo XXI. En las últimas décadas, es claro que Aena se ha beneficiado de la actividad y el empuje de Ryanair; y, simultáneamente, Ryanair se ha beneficiado de la alta calidad y la eficiencia de los aeropuertos españoles de Aena decidiendo libremente asignar un gran número de sus aviones a rutas aéreas de nuestro país. De un tiempo a esta parte, sin embargo, Ryanair quiere aprovecharse de su elevada cuota de mercado conseguida en España para transformar esta relación de simbiosis en una relación de vasallaje, voluntad que Aena nunca aceptará y que perjudicaría gravemente el funcionamiento del sistema aeroportuario español. Es una pena, en fin, que la política de comunicación y de relaciones institucionales de Ryanair esté guiada por el fariseísmo, la mala educación y el chantaje.