

IBERIA LIDERA LA LISTA DE AEROLÍNEAS MÁS PUNTUALES DURANTE EL MES DE MAYO, SEGÚN FLIGHTSTATS

10/06/2021



Iberia lidera la lista de aerolíneas más puntuales durante el mes de mayo, ya que el 96,1% de los vuelos llegaron en hora a su destino, según la consultora FlightStats.

[BOLSAMANÍA](#)

En concreto, junto a Iberia, las aerolíneas Westjet y JAL ocuparon el podio con una puntualidad del 96% y 95,2% en sus vuelos, respectivamente. Les siguen ANA y Singapore Airlines para completar el 'top 5'.

KLM (94,4%), Emirates (94,3%), Avianca (93,7%), Austrian (93,4%) y Aeroflot (93,7%) son las siguientes aerolíneas que durante el mes de mayo fueron más puntuales hasta cerrar la lista de diez.

Por su parte, Iberia Express alcanzó en mayo una puntualidad del 97,3% en llegadas, lo que también la sitúa como la aerolínea low cost más puntual de Europa. El mes pasado Iberia Express operó 1.194 vuelos, mientras que Iberia 3.497 vuelos en mayo.

Según la aerolínea, estos resultados son reflejo del compromiso que han mostrado todos los equipos de Iberia e Iberia Express de producción, aeropuertos, mantenimiento o comercial a lo largo de toda la pandemia.

"Ahora que las aerolíneas van paulatinamente recuperando su actividad, desde todas las áreas se está realizando un esfuerzo para ofrecer la mejor experiencia de viaje posible a los clientes", ha añadido.

ÁBALOS PIDE AYUDA A BRUSELAS PARA EVITAR UN SEGUNDO RESCATE DE AIR EUROPA DE 150 M

10/06/2021



El Gobierno de Pedro Sánchez intensifica sus contactos para que la Comisión Europea apruebe la compra de la aerolínea por parte de Iberia, ambas golpeadas por el covid-19.

EL CONFIDENCIAL

El futuro de Air Europa pende de nuevo de un hilo. En este caso, de la decisión que la Comisión Europea adopte sobre la integración en Iberia, cuyo expediente lleva ya varias semanas en manos de las autoridades de Competencia de Bruselas.

Según indican fuentes próximas a las negociaciones, el Gobierno de Pedro Sánchez ha solicitado a la UE una resolución rápida del expediente de fusión de las dos aerolíneas, ya que, de lo contrario, el Ejecutivo se verá obligado a hacer una nueva inyección de capital en el grupo todavía en manos de la familia Hidalgo. Iberia envió a mediados de mayo el expediente a la Comisión Europea con el objetivo de que las autoridades de Bruselas autorizaran la compra de Air Europa en lo que se denomina Fase 1. Es decir, un acuerdo rápido después de que la compañía propiedad de International Airlines Group (IAG) ofreciese la cesión de algunas de sus rutas a Volotea y Wold2Fly (Iberostar) para evitar una posición dominante en ciertos mercados. En el caso de que el proceso fuese rápido, la operación podría cerrarse a finales de julio, lo que supondría un alivio para todas las partes, tanto el comprador como la familia Hidalgo, y, sobre todo, el Estado, que ha prestado 475 millones de euros a Air Europa para eludir la quiebra por los efectos del covid-19. Si así fuese, la integración se haría después del verano.

El siguiente escenario, que es el más probable y el que contempla Iberia, es que el expediente se resuelva también en Fase 1, pero que la Unión Europea reclame más información a las partes, por lo que la firma de la transacción se demore al otoño. Pero cabe la posibilidad, como ha pasado con otras operaciones, de que Bruselas estime que la documentación no sea consistente y exija más aclaraciones a las partes, lo que supondría entrar en lo que se denomina Fase 2. En esa coyuntura, la adquisición de Air Europa por parte de la antigua compañía nacional de bandera se prolongaría hasta finales de año, periodo al que no llegaría viva la primera debido a la ralentización del sector turístico. Según indican fuentes financieras, los 475 millones de euros prestados por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) contemplaban unos niveles de tráfico aéreo mucho mayores de los que se están registrando actualmente, los cuales rondan el 40% respecto a 2019. Pero lo peor es que los vuelos de largo radio, los más importantes para Air Europa, están funcionando incluso por debajo de ese porcentaje, debido a la expansión del virus por países como Brasil, Argentina, México o Colombia, entre otros destinos. De hecho, España tiene prohibida la llegada de turistas brasileños por la alta incidencia del covid-19 en la mayor economía de Latinoamérica.

La SEPI inyectó en noviembre 240 millones a Air Europa. En marzo, después de un duro tira y afloja por el nombramiento de un consejero delegado, Valentín Lago, en nombre del Estado y ajeno a la familia, liberó otros 100 millones. Una cantidad esencial para el pago de las nóminas y el alquiler de los aviones, que llevaba meses de retraso y por los que la aerolínea había sufrido ya amenaza de embargos. El organismo estatal ha aportado ya los 135 millones restantes, con lo que la compañía podrá aguantar hasta el mes de octubre con las previsiones de tráfico actuales.

Nueva rebaja del precio

Pero si el expediente de Iberia en la Comisión Europea se alarga y pasa a Fase 2, Air Europa necesitará otro rescate por parte del Gobierno, por una cantidad que, a día de hoy, se estima oscilaría entre los 150 y los 200 millones adicionales. Por este motivo, Ábalos está actuando como lobista en nombre del Ejecutivo de Pedro Sánchez para que Bruselas apruebe la operación en Fase 1, lo que permitiría que la compraventa, pactada por 500 millones de euros a pagar en seis años, se cerrase en octubre. "Ahora sí, el Gobierno está poniendo toda la carne en el asador", según

fuentes próximas a las conversaciones. De no ser así, el precio de la transacción, que ya fue revisado en diciembre de 2020, como adelantó en exclusiva El Confidencial, desde los 1.000 millones acordados en noviembre de 2019, tendría que volver a negociarse, ya que Air Europa tendría más deuda. Por tanto, la aerolínea de los Hidalgo valdría menos aún. De hecho, en el nuevo acuerdo rubricado a principios de enero, se incluye una cláusula por la que el importe final dependerá de cuándo sea autorizada la operación por las autoridades comunitarias de Competencia.

GALLEGO: "SOLO IAG PUEDE FORTALECER EL 'HUB' DE MADRID"

10/06/2021



El consejero delegado del grupo de aerolíneas advierte de que Barajas "ha perdido posiciones" respecto a sus competidores por las ayudas públicas que han recibido aerolíneas competidoras y por el menor tamaño de Iberia.

EXPANSIÓN

El consejero delegado de IAG, Luis Gallego, ha alertado sobre la pérdida de peso de Madrid como núcleo de conexiones aéreas respecto de sus competidores europeos y ha afirmado que el grupo de aerolíneas que él dirige es el principal instrumento del que dispone Barajas para plantar cara a París, Amsterdam o Fráncfort. "IAG es la única herramienta para fortalecer el aeropuerto de Madrid, para que pueda competir con los hubs del norte y el sur de Europa, para desarrollar un polo industrial y tecnológico sostenible en La Muñeza, con un negocio de mantenimiento que da empleo a 4.000 personas, y también para reforzar con solidez el aeropuerto de Barcelona", ha afirmado durante su intervención en el Foro Económico Internacional EXPANSIÓN.

Gallego no ha hecho referencia explícita a la compra de Air Europa (que ahora está en fase de estudio por parte de la dirección general de Competencia de la Comisión Europea), pero esta operación se ha formulado, entre otros motivos, para fortalecer Madrid como puente entre Europa y Latinoamérica. El otro objetivo pasa por crecer hacia Asia y Oriente Próximo, ya que actualmente el peso en Madrid y Barcelona de las conexiones hacia estos países apenas supone el 5% o el 6%. "El hub de Madrid no es de 360 grados [hacia todos los continentes], no mira a Asia y Oriente Próximo; con el volumen actual no tiene posibilidad de hacerlo a corto plazo si no es creciendo en volumen, tamaño y con una aerolínea de referencia en nuestro hub, como tienen todos los grandes hubs europeos", ha subrayado. La compra de Air Europa permitiría convertir a Iberia como el gran líder en Madrid, igual que British Airways, Air France, KLM y Lufthansa lo son desde hace años en Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol y Fráncfort, respectivamente.

Oriente es quizá la principal asignatura pendiente de Barajas y El Prat. Gallego cree que España debe poder ofrecer la conectividad suficiente para atraer a una clase media que en 2030 sumará ya 2.400 millones de personas en esa parte del mundo. "España debe dar un paso decidido para atraer turismo de calidad y desestacionalizado, para reducir la dependencia de los países vecinos", ha incidido. En cambio, el directivo ha advertido de las dificultades de hacerlo posible: "No vamos a poder ofrecer la conectividad para venir a España o hacer de puente hacia Latinoamérica".

Barajas, más débil

Gallego ha incidido en el compromiso de las aerolíneas de IAG por España durante la pandemia, a

diferencia de otras que "se van, desaparecen, huyen". Y ha alertado de que el aeropuerto de Madrid saldrá de la crisis actual comparativamente más débil que sus rivales, un factor que se explicaría por dos causas. La primera, las "ayudas recibidas por los competidores", en referencia a Air France-KLM y Lufthansa han percibido de sus gobiernos respectivos (unos 10.000 millones de euros en cada caso). Pero también ha citado el "actual tamaño" de las aerolíneas de IAG, que han reducido su flota de aviones y estructura para adaptarse a la nueva situación. Iberia, por ejemplo, solo cuenta con 82 aviones actualmente.

El ejecutivo español ha reivindicado a IAG como herramienta para impulsar los aeropuertos de Madrid y Barcelona, pero también ha solicitado una estrategia para recuperar el turismo. "Sin turismo, España no se recuperará, estoy seguro", ha dicho. Para ello, es necesaria la reactivación del sector aéreo, sobre todo en países como España, donde el 80% de los turistas entra en avión. "Sin aviones, no hay turismo, sobre todo en nuestro país", ha zanjado.

LUIS GALLEGO: "LAS AEROLÍNEAS SIN ARRAIGO EN ESPAÑA HUYEN"

10/06/2021



El líder de IAG defiende que "somos la herramienta que España necesita para aprovechar las oportunidades que se presentarán"

[PREFERENTE](#)

Luis Gallego, insiste en la importancia de las aerolíneas de International Airlines Group (IAG), a las que pronto se unirá Air Europa, para la economía española. En su intervención en el

Foro Económico Internacional de Expansión, el CEO del gigante aéreo ha remarcado que "somos la herramienta que España necesita para aprovechar las oportunidades que se presentarán" (Iberia, en la recta final para completar la compra de Air Europa).

Recuerda que "en los malos momentos, las aerolíneas sin arraigo en España se van, desaparecen, huyen". "Nosotros, en cambio, aquí estamos y aquí seguiremos sirviendo a la sociedad, a nuestros clientes y al país", prosigue.

Gallego, que alerta de la pérdida de peso de Barajas debido a las ayudas estatales recibidas por grandes grupos aéreos de Europa, afirma que "IAG es la única herramienta para fortalecer el aeropuerto de Madrid, para que pueda competir con los hubs del norte y el sur de Europa, para desarrollar un polo industrial y tecnológico sostenible en La Muñoza, y también para reforzar con solidez el aeropuerto de Barcelona" (Iberia-Air Europa: Barajas podrá competir "en la Champions League").

A su juicio, el objetivo debe ser la expansión en Asia y Oriente Próximo, lo que contribuiría a "reducir la dependencia turística de países vecinos" y "dar un paso decidido para impulsar un turismo de mayor calidad". "Tenemos un gran desafío, pero al mismo tiempo es una oportunidad histórica para transformarnos y hacernos más sostenibles en el sentido amplio de la palabra", sostiene.

IAG JUEGA EN LA EUROCOPA BURSÁTIL DE XTB

10/06/2021



La Eurocopa de fútbol arranca motores en breve y los analistas de XTB han aprovechado la coyuntura para confeccionar su particular lista de "valores en forma".

[EXPANSIÓN](#)

Se trata de doce valores, uno por país participante en la competición futbolística, que a juicio de la firma cuentan con un potencial de revalorización interesante. La firma realizará un seguimiento de estos valores durante el mes.

En España, el valor seleccionado por los analistas es la aerolínea IAG. "La rápida mejora de la situación sanitaria puede acarrear una temporada veraniega mejor de lo previsto inicialmente", con la consiguiente respuesta alcista de las acciones. Como aliciente adicional está que el valor "sigue siendo la empresa del Ibex que más lejos se encuentra de recuperar su precio anterior a la pandemia".

Para Francia, los analistas de XTB escogen al gigante del lujo LVMH, que cuenta con el potencial de crecimiento en Asia como punto a favor. Italia y Alemania aportan a la selección de XTB dos valores automovilísticos: Ferrari y Volkswagen. Respecto al primero, los analistas destacan el elevado reconocimiento de marca y la exclusividad de sus productos.

Por su parte, el giro de Volkswagen hacia el segmento de vehículos eléctricos le va a permitir "competir de tú a tú" con empresas como Tesla, con la ventaja de que la alemana acumula décadas como líder en Europa. El valor germano sube ya un 60% en el año, y hoy en día es la compañía con mayor cifra de beneficio por acción entre todos los grandes valores europeos.

Al margen de estos valores, los analistas de XTB han seleccionado también a Nokia como representante de Finlandia, como una apuesta de crecimiento en el sector de la tecnología, a través de su reestructuración para crecer en 5G. Por Inglaterra jugaría Barclays, mientras que Nestlé representará a Suiza. El gigante de la alimentación presentó unos buenos resultados trimestrales. Royal Dutch Shell es el elegido en la Bolsa de los Países Bajos; H&M en la de Suecia y la cervecera AB InBev, representaría a Bélgica. Dinamarca aporta a la farmacéutica Novo Nordisk a la selección y Portugal, el grupo de comercio minorista Sonae.

EASYJET INAUGURA EN MÁLAGA SU TERCERA BASE EN ESPAÑA Y CREA CIEN EMPLEOS

10/06/2021



La compañía es la segunda por volumen de pasajeros en el aeropuerto Costa del Sol tras Ryanair

[LA VANGUARDIA](#)

La aerolínea Easyjet ha inaugurado en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol su tercera base en España, que se suma a las de Barcelona y Palma de Mallorca, y supone la creación de un centenar

de puestos de trabajo entre pilotos y tripulantes.

Esta base, que funcionará de manera estacional en la temporada de verano (de marzo a octubre) y contará con tres aviones A320, replica el modelo empleado en Palma, que comenzó a funcionar en 2016, ha afirmado el director general de Easyjet para el sur de Europa, Javier Gándara.

En Palma, "ya vamos por cinco aviones" y más de doscientos empleados, y se ha decidido "emular" este modelo tanto en Málaga, como en el aeropuerto de Faro (Portugal), cuya base se ha abierto al mismo tiempo, ha explicado.

La base malagueña se ha inaugurado al mismo tiempo que otra en Faro (Portugal) Easyjet vuela desde 1999 a Málaga, que hasta ahora era el "destino con más tráfico" -2,5 millones de pasajeros transportados en 2019- en el que la compañía no tenía base, por lo que "era obvio dar este paso adelante", ha señalado.

Respecto a las perspectivas de crecimiento con esta base, Gándara ha indicado que la "gran incertidumbre" actual impide saber lo que van a "volar en dos meses", y ha incidido en que la mitad de su tráfico "toca" el Reino Unido.

El alcalde de Málaga espera que la base pase de estacional a permanente Gándara ha destacado la importancia de la conectividad para el turismo, pero también para "acercar a las familias" y el tráfico de negocios, y ha subrayado que esta base permite "ampliar la red de destinos".

El secretario general para el Turismo de la Junta, Manuel Muñoz, ha destacado el "poder de atracción" de Andalucía, y ha recordado que la Junta ofrece un seguro turístico para todos los viajeros internacionales.

"Estamos trabajando en el sentido de intentar remontar el vuelo", ha señalado Muñoz, que ha explicado que el Plan de Acción hace hincapié en el mercado andaluz y nacional sin olvidar el internacional, por el que además se hará un "gran esfuerzo" en el segundo semestre.

En el mismo sentido se ha pronunciado el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, que ha indicado que supone un paso más de "normalización", y aspira a que la base pase de ser estacional a permanente.

Easyjet es la segunda aerolínea en Málaga en volumen de pasajeros -tras Ryanair- y opera catorce rutas desde la Costa del Sol, incluida una nueva a Birmingham (Reino Unido).

Para la aerolínea, España es un "mercado estratégico, donde dispone de 217 rutas y doce aviones basados, cuatro de ellos en Barcelona (todo el año), cinco en Palma y tres en Málaga (en verano), y emplea a más de cuatrocientas personas.

EL GOBIERNO RECTIFICA EN LA REFORMA DE LAS PENSIONES Y BLOQUEA EL ACUERDO

10/06/2021



El factor de sostenibilidad es la piedra de toque del pacto sobre pensiones. Pero hoy por hoy el acuerdo no llega. El Gobierno ha condicionado ahora su eliminación

EL CONFIDENCIAL

Donde dije digo, digo Diego. El viejo aserto castellano ha irrumpido en las negociaciones sobre la reforma de las pensiones. El Gobierno, inicialmente, se había comprometido a derogar sin más el llamado factor de sostenibilidad, puesto en circulación por la reforma del Partido Popular en 2013, pero el guion ha cambiado y ahora, según fuentes directas de la negociación, lo condiciona al nuevo sistema de equidad intergeneracional que debe presentar el ministro Escrivá a lo largo de 2022. Esto ha encendido las alarmas en los sindicatos, en particular en CCOO, precisamente cuando se daba por hecho un pacto que no acaba de llegar. El enfado es "monumental", aseguran fuentes presentes en la negociación.

El Ejecutivo tenía previsto enviar un primer acuerdo al Parlamento en forma de proyecto de ley ya en mayo, pero el tiempo se le ha echado encima. De hecho, las negociaciones, hoy por hoy, están prácticamente bloqueadas por este asunto. El Gobierno, incluso, ha rebajado el nivel de los contactos. Si hace un mes largo acudía el secretario de Estado, Israel Arroyo, ahora quien acude es el director general de Ordenación de la Seguridad Social. Es decir, un cargo fundamentalmente técnico sin capacidad para tomar decisiones políticas. Lo que está en juego es, ni más ni menos, decidir si el factor de sostenibilidad desaparece ya de la legislación de la Seguridad Social de forma definitiva, y no como hasta ahora, que se mantiene en suspenso. En 2018, en tiempo del anterior Gobierno Rajoy, se decidió que en 2023, a más tardar, se aplicaría, pero lo cierto es que año tras año se ha ido congelando su aplicación. Este factor introduce ajustes en la cuantía de las pensiones (a la baja en el futuro inmediato) dependiendo de cuestiones como la esperanza de vida o la situación demográfica.

Ni el PP ni el PSOE

Se trata, por lo tanto, de un instrumento legal que permite modular la cuantía de las pensiones en función de diferentes variables. Lo paradójico es que la aplicación del factor de sostenibilidad ya aparece en la reforma de las pensiones que hizo en su día el Gobierno socialista de Zapatero, aunque nunca haya sido operativo. Tampoco con el PP.

En 2011, en concreto, se estableció que con el objetivo de mantener la proporcionalidad entre las contribuciones al sistema y las prestaciones esperadas del mismo y garantizar su sostenibilidad, a partir de 2027 los parámetros fundamentales del sistema se revisarían "por las diferencias entre la evolución de la esperanza de vida a los 67 años de la población en el año en que se efectúe la revisión y la esperanza de vida a los 67 años en 2027". Ha pasado una década y no ha sucedido nada, papel mojado, lo que puede explicar cómo debe sentirse la Comisión Europea en términos de engaño. Lo que parece esconderse detrás de la posición del Gobierno, de hecho, es la presión de Bruselas, que siempre ha reclamado un mecanismo capaz de garantizar la sostenibilidad de las pensiones a lo largo del tiempo. Es decir, a largo plazo. Ese mecanismo era el factor de sostenibilidad, pero Bruselas, que está ultimando su análisis sobre el programa de reformas de España, no cuenta con suficientes garantías de que en 2022 se apruebe otro similar o, al menos, parecido. Escrivá se comprometió a la derogación del factor de sostenibilidad y su cambio por un mecanismo de equidad intergeneracional. En su última comparecencia parlamentaria en comisión, en abril pasado, el ministro Escrivá se comprometió a la derogación del factor de sostenibilidad y su sustitución por un mecanismo de equidad intergeneracional "que también llevamos a la mitad del año que viene". Pero una cosa es que lo presente en esas fechas y otra su supresión condicionada ahora mismo. El problema es que el Gobierno se había comprometido en firme con sindicatos y

empresarios a hacerlo. Lo ha hecho, incluso, el propio presidente Sánchez en el último congreso confederal de UGT. Ahora, sin embargo, no está en condiciones de cumplir ese compromiso, lo que explica que las negociaciones estén bloqueadas. Lo que ofrece el ministro Escrivá es un acuerdo 'político', pero eso es insuficiente para los sindicatos.

Equidad intergeneracional

El ministro Escrivá ha hablado en repetidas ocasiones de poner en marcha un mecanismo que procure la equidad intergeneracional del sistema, pero sin dar más detalles que un mero compromiso político, cuando Bruselas, que debe aprobar la semana que viene el plan de recuperación de España, lo que quiere son garantías jurídicas que los sindicatos no están dispuestos a ofrecer. Es decir, no quieren ninguna condicionalidad a la derogación del factor de sostenibilidad.

A CEOE no le gusta especialmente la derogación del factor de sostenibilidad, pero al tratarse de uno de los puntos acordados en el Pacto de Toledo, y al no afectar directamente a las cotizaciones sociales, que es lo que más le preocupa, no es beligerante en este asunto. El Gobierno, como se ha dicho, se ha comprometido a incluir en el segundo paquete de la reforma de pensiones, el más relevante por la importancia de su contenido, un nuevo mecanismo de equidad intergeneracional, pero no en el primero, que aborda las cuestiones sobre las que hay mayor consenso con sindicatos y empresarios. El primer paquete se centra en cuestiones como la revalorización de las pensiones de acuerdo al IPC, los gastos impropios con los que corre a cargo la Seguridad Social y que se deberían financiar con impuestos, la edad efectiva de jubilación frente a la legal, los coeficientes reductores para las jubilaciones anticipadas o las jubilaciones forzosas o activas. Quedan en el tintero cuestiones más vidriosas como las cotizaciones sociales o la contribución de los trabajadores autónomos.

EUROPA DA LUZ VERDE AL PASAPORTE DIGITAL PARA PODER VIAJAR

10/06/2021



El pleno del Parlamento europeo ha aprobado los nuevos reglamentos sobre el Certificado COVID Digital de la UE por 546 votos a favor, 93 en contra y 51 abstenciones (ciudadanos de la UE); y 553 votos a favor, 91 en contra y 46 abstenciones (nacionales de terceros países).

[PREFERENTE](#)

El certificado será expedido gratuitamente por las autoridades nacionales, estará disponible en formato digital o en papel e incluirá un código QR.

Certificará que una persona ha sido vacunada contra la COVID-19, cuenta con un test negativo reciente o ha superado la enfermedad; en la práctica serán tres certificados diferentes. Un marco europeo común hará que los certificados sean interoperables y verificables en toda la Unión Europea y evitará el fraude y la falsificación.

El sistema se aplicará a partir del 1 de julio de 2021 y estará en vigor durante doce meses. El certificado no será un requisito indispensable para ejercer el derecho a la libre circulación y no se considerará un documento de viaje.

ESTADOS UNIDOS FLEXIBILIZA SUS RECOMENDACIONES DE VIAJE A MÁS DE 30 PAÍSES, ENTRE ELLOS ESPAÑA

10/06/2021



El Departamento de Estado advierte de que todavía no son destinos seguros para los no vacunados, aunque se les da vía libre a los que ya tengan la inmunización completa

[EL PAÍS](#)

La movilidad internacional va recuperando brío. Todavía sigue a años luz de los niveles prepandemia, pero los países dan pasos hacia la normalización del tránsito de pasajeros. De ahí que el Departamento de Estado de EE UU haya anunciado la flexibilización de sus recomendaciones para viajar a más de 30 países, entre ellos España. Una mayor apertura que responde a la mejora de la situación de la pandemia y al avance de la vacunación.

La modificación se justifica por los cambios que existen en la guía de viajes internacionales de los Centros para el Control y Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés), según informa la agencia Bloomberg. En esta actualización varios países han pasado del nivel 4 —no recomendado viajar— al nivel 3 —reconsidere viajar—. Es decir, se advierte de que la situación todavía no es la idónea para las personas que no están inmunizadas. Sin embargo, los turistas que ya tengan la pauta completa de la vacuna pueden viajar con seguridad.

Entre los más de 30 países están, además de España, Francia, Alemania, Grecia, México, Canadá, Corea del Sur y Singapur, entre otros, según recoge la web del Departamento de Estado. Este primer alivio llega semanas después de que la UE permitiese el acceso a los turistas de Estados Unidos: ya pueden entrar en la Unión si cuentan con la pauta completa de la vacuna.

En España se permite desde este lunes la entrada a los turistas inmunizados de todo el mundo —excepto de la India, Brasil y Sudáfrica— que hayan recibido uno de los fármacos aprobados por la Agencia Europea del Medicamento (EMA) o la Organización Mundial de la Salud (OMS). Es decir, Pfizer, Moderna, AstraZeneca y Janssen, así como las chinas Sinopharm y Sinovac-Coronavac.

En Europa se está tratando de retomar la movilidad con seguridad, de ahí el inicio anticipado del certificado covid europeo. Y existe especial interés en que Estados Unidos suavice las restricciones a los viajes desde el Viejo Continente que están en vigor desde hace ya más de un año. De hecho, Bruselas pretende que haya una medida recíproca por parte de Washington sobre la libertad de movimiento para los europeos que han recibido la pauta completa de la vacuna.

AIR FRANCE-KLM REFUERZA A SU 'LOW COST' TRANSAVIA EN ESPAÑA FRENTE A RYANAIR, VUELING Y EASYJET

10/06/2021



La compañía estrena nueve rutas para este verano relacionadas con aeropuertos españoles

[CINCO DÍAS](#)

La práctica desaparición durante meses de aerolíneas con fuerte presencia en los cielos españoles, como Ryanair, Easyjet, Jet2 o

Wizz Air, ha animado a Transavia, low cost del grupo Air France-KLM, a tomar posiciones en este país en la vuelta de la actividad aérea. La aerolínea ha anunciado esta mañana el refuerzo de su plan de vuelo desde 16 aeropuertos españoles.

Transavia crece este verano hasta las 56 rutas hacia o desde España. Solo en las líneas operadas entre este país y Francia la cifra crece un 60% respecto al mismo periodo de 2019. La firma enlazará aeropuertos como los de Fuerteventura, Valencia o Bilbao, con ciudades francesas y holandesas como París, Nantes, Lyon, Ámsterdam, Róterdam y Eindhoven. El desafío también afecta a Vueling, con base de operaciones en Francia y principal referencia española en el punto a punto entre España y el resto de Europa.

Transavia tiene previsto operar un total de 22 rutas entre España y Francia, y 34 entre España y Holanda este verano

Entre las novedades del presente periodo estival figuran rutas a Nantes, Lyon y Róterdam, con precios de partida de 19 euros por trayecto. En concreto, Transavia ha programado dos vuelos por semana desde Málaga y Menorca y tres desde Palma de Mallorca a Nantes; dos vuelos semanales desde Alicante, Ibiza, Menorca y Valencia y tres por semana desde Palma de Mallorca a Lyon; y dos frecuencias por semana de Bilbao a Róterdam.

Nicolas Hénin, director comercial de Transavia, ha declarado que España interesa “tanto para el turismo receptor como para el emisor, lo que se ve reflejado en este ambicioso plan de vuelos”.

Transavia tiene previsto operar un total de 22 rutas entre España y Francia, y 34 entre España y Holanda este verano, con lo que ofertará más de 126.000 asientos adicionales. Entre sus reclamos al viajero figura la posibilidad de aplazar los billetes sin costes de modificación (excluida la diferencia de tarifa) en los vuelos a Francia. Los viajeros también pueden cambiar su billete hasta dos horas antes del vuelo.

La compañía, con hubs en Holanda y Francia, cuenta con 76 aviones Boeing 737-800 y atendía 15 millones de viajeros anuales antes de la pandemia. Su carta de destinos incluye 119 ciudades europeas y del norte de África. Los vuelos desde España se producen a Ámsterdam, Róterdam, Eindhoven, París, Nantes y Lyon.

VACACIONES EN ESPAÑA: ¿DESDE QUÉ PAÍSES SE PUEDE VIAJAR Y CUÁLES SON LOS REQUISITOS DE ACCESO?

10/06/2021



Con la temporada de verano a la vuelta de la esquina, el Gobierno trata de facilitar la movilidad internacional. Estas son las condiciones principales para entrar a territorio español

[EL PAÍS](#)

España se abrió al mundo el pasado lunes y los turistas de casi cualquier punto podrán visitar el país este verano. Ese fue el anuncio del presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, el 21 de mayo en Fitur, aunque esta apertura guarda muchos matices sobre desde dónde, quiénes y en qué condiciones pueden acceder a territorio español en los próximos meses. Hay diferencias sobre los requisitos en función del motivo del viaje —si es por una causa justificada como trabajo o si es por ocio—, del lugar de origen —si se llega desde otro país europeo o de fuera de la Unión— e incluso por el tipo de turista —si está vacunado o no—.

Estos movimientos de La Moncloa están dirigidos a la recuperación de la movilidad internacional. Para facilitar la llegada de viajeros extranjeros también contribuirá el certificado sanitario europeo, que comenzará en la UE a partir del 1 de julio, aunque ya hay territorios que han comenzado a expedirlo (la mayoría de comunidades autónomas españolas lo hacen). Estas son las principales preguntas y respuestas que tienen los turistas que quieren visitar el país en los próximos meses.

¿Se puede visitar España por ocio desde otros países de la UE?

Sí, se puede. Este punto, además, solo estuvo limitado durante la fase más dura de la pandemia. Después, una vez reabiertas las fronteras interiores de la Unión, nunca se han vuelto a cerrar salvo contadas excepciones. De ahí la paradoja de que durante meses en España estuviese permitido que un alemán pudiese viajar a Baleares o Andalucía mientras los residentes en España no podían salir de su comunidad autónoma.

¿Existe alguna restricción para estos viajeros europeos?

Según cada caso. Desde las zonas que estén en el semáforo verde del Centro Europeo de Control de Enfermedades (ECDC, por sus siglas en inglés) se podrá viajar sin cortapisas. Aunque en la práctica existen pocas zonas europeas que se encuentren dentro de este nivel. La mayoría (excepto zonas de Finlandia, Noruega, Islandia y Malta), por tanto, tendrá que presentar un requisito adicional para su entrada: certificado de vacunación, prueba diagnóstica negativa (podrá ser una PCR o test de antígenos, más rápido y económico) realizada en las 48 horas previas a su llegada o certificado de recuperación de la covid. Cualquiera de estos documentos deberán estar redactados en español, inglés, francés o alemán o, en su caso, traducidos al español por un organismo oficial. Estarán exentos de este requisito los menores de 12 años.

¿Sirve cualquier vacuna y vale una sola dosis?

No. En primer lugar, la inmunización habrá tenido que ser con una de las vacunas aprobadas por la Agencia Europea del Medicamento (EMA) o la Organización Mundial de la Salud (OMS). Es decir, Pfizer, Moderna, AstraZeneca, Janssen, Sinopharm o Sinovac-Coronavac. Además, solo será válido una vez transcurran 14 días desde que tengan la pauta completa —la monodosis de Janssen o la segunda dosis en los medicamentos que requieren de dos—. Este certificado de vacunación lo tendrá que expedir una de las autoridades competentes del país de origen y deberá incluir nombre y apellido, fecha de la vacunación (indicando el día del último pinchazo), tipo de vacuna, número de dosis recibidas, país emisor e identificación del organismo emisor del certificado de vacunación.

¿Y cómo se probará que se ha superado la covid?

En este caso, el certificado de recuperación tendrá que ser expedido igualmente por la autoridad competente o por un servicio médico como mínimo 11 días después de la realización de la primera prueba PCR con resultado positivo. A estos anticuerpos que se generan de forma natural se les dará una validez de 180 días, tiempo en el que serviría este certificado para poder viajar dentro de la Unión. El documento deberá incluir nombre y apellido, fecha de la toma de muestra del test

positivo, tipo de prueba diagnóstica y el país emisor.

¿Qué países de fuera de la UE pueden viajar también sin restricciones?

Existe una lista de países y regiones especiales cuyos residentes no se ven afectados por la restricción temporal de viajes no imprescindibles a la Unión Europea. Es decir, zonas desde las que se puede viajar sin cortapisas por su mejor situación de control de la pandemia. Estos países son Australia, Corea del Sur, Israel, Japón, Nueva Zelanda, Reino Unido, Irlanda del Norte, Ruanda, Singapur, Tailandia, China y las regiones administrativas especiales de Hong Kong y Macao (sujeto al principio de reciprocidad). En estos casos no será necesaria siquiera la presentación de una prueba diagnóstica negativa, estar vacunado o haber superado la enfermedad.

Y desde el resto de países no comunitarios, ¿pueden visitar España por turismo?

Para estos casos es para los que está pensada la apertura del lunes para los turistas vacunados. En concreto, se permite la entrada de todos los viajeros inmunizados con alguno de los fármacos aprobados por la EMA o la OMS que hayan recibido la pauta completa al menos dos semanas antes de su llegada a España. Así, para viajar por ocio quedan excluidos el resto de pasajeros aunque cuenten con prueba diagnóstica negativa, vacunados con un fármaco no aprobado por esos organismos o con un certificado de haber superado la enfermedad.

¿Y los menores a los que todavía no se les administra la vacuna?

Los niños menores de 12 años que acompañen a un adulto vacunado con un fármaco aprobado por la EMA o la OMS podrán acceder a España sin restricción.

¿Hay alguna excepción?

Sí. El Gobierno se ha guardado un as en la manga para cuando surjan nuevas variantes del virus y podrá excluir de este beneficio a los países en los que haya una de estas cepas sin control. Por ejemplo, en la orden se incluyó la excepción con los países denominados de riesgo que Sanidad les imponga cuarentena. En este caso solo está la India, desde donde no podrán viajar turistas aunque estén vacunados con pauta completa.

En la práctica también están vetadas las llegadas por turismo desde Brasil o Sudáfrica, ya que tienen restringidos los viajes: por el momento solo pueden acceder nacionales españoles o andorranos, residentes en España o Andorra o pasajeros en tránsito internacional a un país no Schengen con escala inferior a 24 horas (sin abandonar la zona de tránsito del aeropuerto), así como el personal aeronáutico necesario para llevar a cabo las actividades de transporte aéreo.

¿Está permitido en algún caso viajar a España desde fuera de la UE si no está vacunado?

No, si el viaje es por ocio o turismo. Solo existen algunas excepciones que puedan justificar el viaje: ser residentes habituales en la Unión Europea, Estados asociados Schengen, Andorra, Mónaco, El Vaticano o San Marino y que se dirijan a ese país; ser titulares de un visado de larga duración expedido por un Estado miembro o Estado asociado Schengen que se dirijan a ese país; profesionales de la salud, incluidos investigadores sanitarios, y profesionales del cuidado de mayores que se dirijan o regresen de ejercer su actividad laboral; personal de transporte, marinos y el personal aeronáutico necesario para llevar a cabo las actividades de transporte aéreo; personal diplomático, consular, de organizaciones internacionales, militares, de protección civil y miembros de organizaciones humanitarias, en el ejercicio de sus funciones; estudiantes que realicen sus estudios en los Estados miembros o Estados asociados Schengen y que dispongan del correspondiente permiso o visado para estancia de larga duración, siempre que se dirijan al país donde cursan sus estudios, y que la entrada se produzca durante el curso académico o los 15 días previos; trabajadores altamente cualificados cuya labor sea necesaria y no pueda ser pospuesta o realizada a distancia, incluyendo los participantes en pruebas deportivas de alto nivel que tengan lugar en España; personas que viajen por motivos familiares imperativos debidamente acreditados, y las personas que acrediten documentalmente motivos de fuerza mayor o situación de necesidad.

Si tiene duda sobre si cumple alguno de estos requisitos, puede leer el texto íntegro del Boletín

Oficial del Estado aquí.

¿Se deberá rellenar alguna documentación obligatoria?

Sí, en todos los casos independientemente del país de procedencia, ya sea por vía aérea o marítima, incluidos los que estén en tránsito y los menores de 12 años. Tendrán que rellenar un formulario de control sanitario a través de la web www.spth.gob.es o de la app Spain Travel Health. El código QR que se genera se deberá mostrar antes del embarque, así como en los controles sanitarios a la llegada a España.

Los pasajeros de cruceros, ¿tienen que completar la misma documentación obligatoria?

Los viajeros de cruceros internacionales no deberán utilizar la aplicación de Spain Travel Health. En su caso, la información se recogerá a través de la aplicación EU Digital Passenger Locator Form.

¿Qué controles hay en la llegada por vía terrestre al país?

En la entrada por vía terrestre desde zonas de riesgo de Francia, los viajeros deberán disponer de alguna de las pruebas citadas anteriormente (certificaciones de vacunación, prueba diagnóstica negativa o certificado de recuperación).

ASÍ SE VIVE EN LA CABINA DE UN AVIÓN UN DESPEGUE CON METEOROLOGÍA ADVERSA

10/06/2021



Espectacular vídeo filmado a bordo de un Boeing 737 en el que se puede comprobar la profesionalidad del colectivo de pilotos, preparado para superar cualquier adversidad.

[PREFERENTE](#)

En sus poco más de tres minutos de duración se puede ver cómo se vive desde la cabina de un avión un despegue con meteorología adversa.

La abundante lluvia, el viento cruzado y la escasa visibilidad no impiden que se lleve a cabo la maniobra con éxito.