

---

## **IBERIA Y REPSOL SE ALÍAN PARA SER REFERENCIA EN UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE**

**15/07/2021**



El acuerdo incluye el desarrollo de combustibles, y mejoras en la eficiencia de instalaciones y vehículos de la aerolínea

### CINCO DÍAS

Las dos principales referencias españolas en los terrenos de la aviación y los combustibles, Iberia y Repsol, respectivamente, han firmado un convenio para ir de la mano en soluciones para una movilidad aérea más sostenible. El acuerdo abarca el desarrollo de combustibles para aviación bajas en emisiones de carbono, la producción de electricidad e hidrógeno renovable para descarbonizar la flota de vehículos de Iberia y la transición hacia instalaciones más sostenibles a través de tecnologías basadas en inteligencia artificial y autoconsumo, según han señalado las compañías.

Ganan ambas con este acercamiento en un terreno que ya moviliza a todo el sector energético y del transporte aéreo con el objetivo de plantar cara a las emisiones de CO2 en el transporte.

IAG, grupo en el que se engloba Iberia, tiene lanzada una estrategia de descarbonización de sus operaciones, mientras que Repsol avanza en la diversificación de negocios con la apuesta por energías y combustibles alternativos. El CEO de IAG, Luis Gallego, lanzó semanas atrás el reto de que su flota opere un mínimo del 10% de sus vuelos con combustibles sostenibles en 2030, para lo que demandó apoyo de los Gobiernos y un esfuerzo de la industria energética por poner en el mercado el suficiente volumen de combustibles a precios competitivos.

El sector aéreo tiene el desafío de una mejora del 2% anual en la eficiencia del consumo de combustible hasta 2050 y un crecimiento neutro en carbono desde 2020

El pacto entre Repsol e Iberia, rubricado por Josu Jon Imaz y Javier Sánchez-Prieto, se enmarca en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que promueve Naciones Unidas a través de la Agenda 2030, tal y como han remarcado esta mañana las empresas.

El presidente de la aerolínea, Javier Sánchez-Prieto, ha calificado de “estratégico” este paso: “Nuestra estrategia de sostenibilidad actual se basa, sobre todo, en lograr la máxima eficiencia de nuestras operaciones, y ofrecer a nuestros clientes una experiencia de viaje cada vez más sostenible. El acuerdo con Repsol refuerza nuestra apuesta más a futuro por la investigación y el desarrollo de combustibles para aviación de origen sostenible, la transición ecológica de nuestros equipos en aeropuertos y una gestión más eficiente de nuestras instalaciones”.

El CEO de Repsol, Josu Jon Imaz, ha señalado que “la puesta en marcha de esta colaboración con un socio estratégico para la compañía como es Iberia es un paso más en el Plan Estratégico de la compañía, que nos permitirá avanzar en el objetivo de ser una compañía cero emisiones en 2050”. El ejecutivo ha destacado la capacidad de Repsol “de ofrecer una respuesta global a las

necesidades de un sector como es el de la aviación, que requiere una solución multienergética para cubrir su demanda de energía, tanto en tierra como en aire, donde la electrificación presenta dificultades”.

El sector aéreo tiene dos grandes objetivos a la vista en materia ambiental, según ha marcado la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): una mejora del 2% anual en la eficiencia del consumo de combustible hasta 2050 y un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Una parte del desafío se acomete con el desarrollo de nuevos combustibles, mientras que otra clave está en la modernización de flotas con la entrada de aviones más eficientes.

---

## **IBERIA Y EL CORTE INGLÉS SE ALÍAN PARA ATRAER A BRITÁNICOS A LAS COMPRAS LIBRES DE IMPUESTOS**

**15/07/2021**



La aerolínea ofrecerá descuentos en sus billetes, mientras que la cadena de grandes almacenes dará una tarjeta de regalo con el 10% del importe gastado a los viajeros que se acojan al ‘tax free’

### [EL PAÍS](#)

El Corte Inglés e Iberia, junto a British Airways (aerolínea también del grupo IAG), se alían para incentivar el turismo de compras en España de los viajeros británicos gracias al tax free (el anglicismo con el que se conoce el procedimiento para obtener la devolución de impuestos). Con el Brexit, los residentes en el Reino Unido pueden reclamar desde el 1 de enero de este año el reembolso del IVA de sus compras en la Unión Europea, algo que todavía no ha tenido impacto por la pandemia. Ahora, con la reapertura de la movilidad turística para los vacunados con pauta completa, se trata de aprovechar la posición del país, destino que más viajeros de las islas británicas recibe cada año, para hacer caja e impulsar el gasto por turista.

Para conseguir que los visitantes británicos viajen y gasten más en España, la cadena de grandes almacenes ofrecerá una tarjeta de regalo con el 10% del importe gastado para los residentes del Reino Unido que se acojan al tax free. Se trata de una promoción de bienvenida para dar a conocer esta nueva ventaja, según explican fuentes de la compañía. E Iberia, por su parte, promocionará los pasajes con otro 10%. A esta iniciativa se suma British Airways y ya hay otras firmas interesadas en unirse a la campaña. “Lo primero será realizar un programa potente de comunicación y promoción en Reino Unido para explicar los beneficios del tax free”, aseguran fuentes de ambas empresas. Un punto en el que coincide el embajador británico en España, Hugh Elliott, que señala a los ganadores del cambio: “Los comercios en general se beneficiarán mucho porque incrementará el gasto”.

El primer paso es dar a conocer la nueva ventaja impositiva en origen y en destino, ya que la mayoría de viajeros y gran parte de las tiendas desconocen esta situación y no están preparadas para aprovecharla. De hecho, fuentes del mercado esperan que el crecimiento se note año a año hasta la cima en 2023, cuando habrá un mayor conocimiento. Portavoces de la Cámara de Comercio británica en España confirman que diversas empresas ya han pedido información al respecto. Según las previsiones de Planet, una compañía de pagos que también gestiona la devolución del impuesto, el gasto medio en compras de los ingleses está entre 200 y 300 euros, pero con el tax free esperan que aumente hasta entre 400 y 500 euros por viajero.

Así, el Brexit no solo tiene múltiples efectos adversos para empresas y personas a ambos lados de la frontera. En el caso del tax free supondrá un balón de oxígeno para el turismo y el sector comercial español en un momento muy delicado. A efectos prácticos, esto se puede comparar con una oferta agresiva de cualquier centro comercial. Por ejemplo, como si una tienda regalase por la compra de un iPhone 12 Pro (cuesta 1.159 euros en la tienda de Apple) unos AirPods (179 euros). Y esta misma oferta sería extrapolable a otras compras, desde ropa a bolsos, pasando por joyas o productos electrónicos. Un soplo de aire fresco para un comercio falto de buenas noticias.

Desde el inicio de 2021, la UE se ha convertido en un gran bazar con descuentos fiscales para los británicos (excepto los residentes en Irlanda del Norte). Eso sí, esta venta no se aplicará a todo el gasto, según explican fuentes gubernamentales. “Debe tratarse de objetos adquiridos ocasionalmente para uso personal o regalo. No se puede recuperar el IVA de gastos como restaurantes, hoteles, espectáculos y en general cualquier producto que no sea exportable y que además sea un gasto ocasional, lo que también deja fuera todos los alimentos”, explican el Ministerio de Asuntos Exteriores y la Agencia Tributaria. La devolución del impuesto pagado no se produce en el momento de la compra, sino que el cliente tiene que reclamarlo posteriormente. Para ello es necesario pedir en el comercio el formulario DIVA tax free o tener la factura completa y, al llegar al aeropuerto, mostrarlo en el punto de sellado de la aduana. Con el sistema DIVA, la ventaja es que se puede hacer el sellado digital en las máquinas automáticas y evitar colas.

Por tanto, los visitantes del Reino Unido podrán realizar compras en comercios de España y recibir la devolución del 21% de IVA con el que se grava la mayoría de artículos, especialmente si se trata de productos de lujo, de los que se espera que sean los más beneficiados por las nuevas reglas. Jorge Esteban, director general para España y Portugal de Planet, lo considera una oportunidad enorme: “El gasto va a aumentar, solo falta por saber cuánto. Ahora lo importante es la promoción e informar de esta posibilidad en origen y destino”. Sembrar con una labor de pedagógica para, más tarde, recoger la cosecha.

#### Posicionamiento en destino de compras

Según fuentes del mercado, la previsión de impacto sobre el comercio en Europa es un incremento de unos 40.000 millones de euros. De esa tarta, España está en cabeza para facturar una parte de ellos, ya que es el principal destino de los británicos: 18,1 millones de viajeros en 2019, por delante de Francia (10,3 millones) e Italia (5,1 millones), según los datos de la Oficina Nacional de Estadística del Reino Unido (ONS, por sus siglas en inglés).

Eso por volumen. Sin embargo, por motivo de viaje, las compras no son una fortaleza de España en comparación con otros destinos europeos (los grandes rivales en este campo son Francia e Italia). Según explican fuentes de Iberia y El Corte Inglés, este debe ser el punto de inflexión para el turismo, que debe apostar más por la calidad y el gasto y no tanto por el volumen, una visión compartida en parte también por el Gobierno. No solo de cara a atraer a los británicos, sino también para salir de la crisis con el foco en países más lejanos. “El turismo de largo radio es la prioridad número uno en los países de nuestro entorno. España no debe quedar al margen”, explica Javier Fernández Andrino, director de clientes internacionales y lujo de El Corte Inglés.

En este punto coincide con Iberia, compañero de viaje en esta alianza por atraer a los británicos a comprar más a España. La aerolínea presentó en el pasado Fitur su estrategia, centrada precisamente en la atracción de cada vez más turistas de largo radio. “Es muy importante convertir el aeropuerto de Madrid en un hub de 360 grados que mire más a Asia y Oriente Medio. Para eso, el destino tiene que cumplir todas las características que estos viajeros exigen, y la compra es muy importante, además de la cultura y la gastronomía”, asegura Juan Cierco, director corporativo de Iberia.

#### Tareas pendientes

Una de las grandes tareas pendientes en España sobre el tax free es habilitar la opción en Canarias, donde por su régimen fiscal especial no se pueden acoger los turistas a la devolución del impuesto

sobre el consumo, al menos no por el momento. “Barcelona, Madrid, Baleares y Costa del Sol deberían ser los grandes beneficiados”, sostienen fuentes de Iberia y El Corte Inglés. A lo que añade Esteban, de Planet: “En Canarias, donde iban antes de la pandemia casi cinco millones de británicos al año, se debería replicar lo que se hace en el resto de España o estará en desventaja con otros destinos del país y de Europa”.

Madeira y Azores, en Portugal, partían en una situación similar a la de Canarias. Sin embargo, en ambos casos sí se permite el tax free. Fuentes del sector apuntan que la negociación con las autoridades autonómicas está en marcha, aunque no cerrada. Pese a ello son optimistas y creen que saldrá adelante, ya que ayudará a la generación de empleo en el comercio y estimulará el gasto.

---

## NUEVO REVÉS PARA RYANAIR: EUROPA AVALA LAS AYUDAS A AUSTRIAN AIRLINES

15/07/2021



El Tribunal General de la UE ha confirmado este miércoles las ayudas públicas que concedió el Gobierno austriaco a Austrian Airlines ante la situación creada por la pandemia.

### [PREFERENTE](#)

En su sentencia, el Tribunal descarta que las ayudas a Austrian Airlines sean un exceso de compensación a favor del grupo Lufthansa porque ya se dedujeron de la cantidad recibida las subvenciones concedidas por Alemania a la matriz.

En concreto, Austrian Airlines recibió 150 millones del Gobierno austriaco, una ayuda que fue notificada a la Comisión Europea. Se trató de un préstamo subordinado transformable en subvención.

En su sentencia, el Tribunal General esgrime que, en contra de la postura de Ryanair y Laudamotion, la Comisión no solo examinó la totalidad de las ayudas sino que también las otorgadas al resto de compañías vinculadas a Lufthansa.

---

## LAS AEROLÍNEAS PODRÍAN QUEDARSE SIN FLUJO DE CAJA EN LOS PRÓXIMOS 9 MESES

15/07/2021



Las aerolíneas podrían quedarse sin flujo de caja en los próximos nueve meses si no se alivian sus cargas financieras y se toman medidas para reestructurar su deuda y reactivar el turismo, según el informe que ha publicado este miércoles el Observatorio del Sector Aéreo.

### [INVESTING](#)

Diego Sánchez, director del Foro Regulación Inteligente (impulsor del citado observatorio) ha asegurado durante la presentación que el sector "sigue sin levantar el vuelo" desde que estalló la pandemia del coronavirus.

Según las cifras que ha citado, a pesar de que las aerolíneas ajustaron sus gastos ya durante el año pasado, por cada viajero que transportaron en 2020, perdieron 55 euros.

Así, las aerolíneas perdieron más de 107.000 millones en 2020 y tienen previsto dejarse más de 40.000 millones en 2021, por lo que las reservas de las compañías se quedarán "a cero" en los próximos nueve meses si no se toman medidas para fortalecer el sector.

Por ello, desde el Observatorio del Sector Aéreo apuestan por una estrategia que alivie la carga financiera de las aerolíneas, así como reducir los costes mediante medidas de desregulación y rebajas fiscales que garanticen "la sostenibilidad de la aviación en el futuro".

En este sentido, Sánchez ha criticado la propuesta de Aena (MC:AENA) de subir las tasas de los 46 aeropuertos que gestiona en España. "Grabar con mayores tasas al sector puede contribuir a que las aerolíneas incrementen sus cargas de deudas y no sean capaces de seguir operando con los actuales requisitos financieros", ha asegurado.

Además, ha pedido que se suspendan las obligaciones de corte sanitario que se han impuesto a las compañías. "No se puede trasladar la política sanitaria a las compañías, sino que lo tiene que soportar el sector público", ha continuado.

#### MEDIDAS PARA REACTIVAR EL TURISMO

Por otro lado, desde el Observatorio creen que es necesario tomar medidas para reactivar el turismo. Para ello, apuestan por el fin de las cuarentenas, la reapertura de fronteras y la creación de confianza entre viajeros.

En su opinión, es importante que se ponga en marcha "medidas ajustadas a la evidencia científica, que permitan conciliar salud y economía sin imponer restricciones ineficaces e innecesarias para el necesario seguimiento de la pandemia".

A este respecto, ha añadido que el certificado Covid impulsado por la Unión Europea se ha desarrollado "con demasiada lentitud" y ha abogado por la colaboración público-privada para facilitar la movilidad aérea.

---

## **AENA LICITA SUELOS DE BARAJAS EQUIVALENTES A 45 CAMPOS DE FÚTBOL PARA HACER NAVES LOGÍSTICAS**

**15/07/2021**



La empresa pública lanzará el próximo trimestre la licitación de una bolsa de suelo ubicada junto a la A-2. Será una concesión a 75 años donde el socio privado llevará la voz cantante

### EL CONFIDENCIAL

Después de tres años de trabajo, Aena ha aterrizado este miércoles la primera licitación de su plan inmobiliario, un ambicioso proyecto con el que quiere poner en valor los terrenos que rodean a sus principales aeropuertos,

especialmente, las dos joyas de la corona: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. En la capital es donde la compañía presidida por Maurici Lucena ha decidido dar el pistoletazo definitivo con el lanzamiento del primer concurso, que se llevará a cabo sobre una bolsa de terreno de 32 hectáreas, de las cuales 28 hectáreas se destinarán a infraestructuras logísticas y otras cuatro a zonas verdes.

Ubicados junto a la A-2 —la vía de entrada a Madrid desde Barcelona, Zaragoza y el Corredor del Henares—, la superficie que ocupan estos terrenos equivale a unos 45 campos de fútbol, donde se podrán edificar hasta 153.000 metros cuadrados de naves y edificios logísticos. En el cuarto trimestre de este ejercicio, Aena lanzará la licitación, con la que busca encontrar su socio privado junto al que constituir una sociedad, donde la empresa pública tendrá una posición accionarial inferior al 50% y tampoco se reservará ningún mecanismo de control. El plan de Aena ofrece una posibilidad de salida a partir del séptimo año. Aena será minoritaria en una sociedad que creará junto a la empresa que resulte adjudicataria. La aportación de Aena a la futura S.A. será un derecho de superficie por un plazo de 75 años, mientras que el socio privado afrontará toda la inversión dineraria necesaria para llevar a cabo el proyecto, exigiéndosele el desembolso del 25% del total de su oferta en el momento en el que se transfiera el derecho de superficie. Según el calendario definido por la empresa pública, el nombre del adjudicatario se conocerá en el segundo trimestre de 2022. A partir de ese momento, se abrirá un plazo de 21 meses durante el cual se llevará a cabo la tramitación urbanística y las infraestructuras habilitantes. A partir del séptimo año, el socio privado podrá vender su posición.

Como ha señalado Lucena, el lanzamiento de esta licitación es "un activo para la recuperación económica de Madrid y de toda España", ya que permite a la compañía poner en valor sus terrenos en actividades económicas que crean empleo para la región. A este primer concurso le seguirán varios en los próximos meses, según ha adelantado el presidente de Aena, quien ha detallado que en breve se lanzará también una licitación en el Prat de Barcelona. Más a medio plazo, está previsto que se continúe con aeropuertos como Málaga, Valencia, Sevilla y Palma de Mallorca.

En Madrid, a esta pionera licitación le seguirán muchas otras, ya que, en total, su plan inmobiliario de Barajas suma 323 hectáreas de terreno, dentro de las cuales se encuentran las 32 de este primer concurso, con una edificabilidad máxima que alcanza los 2,1 millones de metros cuadrados. Todos estos terrenos se dividen en la creación de un gran polo logístico, sobre 257 hectáreas que tendrán 1,4 millones de metros cuadrados de edificabilidad, otras 62 hectáreas destinadas a construir una ciudad aeroportuaria con 650.000 metros cuadrados de hoteles, oficinas, centros de negocios y diversos servicios para los viajeros, la mayoría de ellos ubicados frente a la T-4, y una zona aeroportuaria y de carga, donde la compañía pública aspira a convertirse en referente en Europa de mantenimiento de aeronaves.

---

## **AIR NOSTRUM ADAPTARÁ SUS TURBOHÉLICES PARA VOLAR CON HIDRÓGENO**

**15/07/2021**



Air Nostrum y la compañía norteamericana Universal Hydrogen han alcanzado un acuerdo para propulsar con hidrógeno la flota de turbohélices de la aerolínea española.

[EL ECONOMISTA](#)

Según el acuerdo, Air Nostrum se hará con once kits de conversión para turbohélice de Universal Hydrogen para su uso en toda su flota actual y futura.

Estos kits incluyen una pila de combustible de hidrógeno y un motor eléctrico que reemplaza el motor turbohélice existente de la aeronave. Se da la circunstancia de que estos kits son compatibles con la tecnología modular de cápsulas de hidrógeno de Universal Hydrogen, que permite el suministro de hidrógeno a cualquier aeropuerto sin precisar de ninguna infraestructura especialmente diseñada para ello.

Junto con las conversiones de aviones, Universal Hydrogen se convertiría en el proveedor de servicios de hidrógeno verde a largo plazo para Air Nostrum.

Evaluación previa

La conversión de la flota de turbohélice de Air Nostrum a una configuración de cero emisiones impulsada por Universal Hydrogen se concluiría después de una evaluación operativa del diseño y el rendimiento. Se espera que las aeronaves tengan una eficiencia equivalente o mejor en que la de la flota existente.

Air Nostrum confía en que la implantación definitiva de esta tecnología, tras las pruebas y certificaciones oportunas, quede definitivamente operativa en la flota de turbohélices en los próximos años.

Este acuerdo está en línea con las diferentes iniciativas que promueve Air Nostrum para reducir la contribución de la aviación a las emisiones globales de CO2 a la atmósfera.

---

## **LAS AEROLÍNEAS DAN SOLUCIONES SANITARIAS A LOS BRITÁNICOS QUE VIAJEN A ESPAÑA**

**15/07/2021**



Los británicos que visiten países ámbar no deberán hacer cuarentena, pero sí tendrán que realizarse pruebas para confirmar que no están contagiados TUI ofrece pruebas por apenas 20 libras con gastos de envío incluidos

[PREFERENTE](#)

Las aerolíneas que copan las rutas entre Reino Unido y España están dando una solución sanitaria a todos aquellos británicos que quieran viajar a los destinos turísticos españoles a partir del 19 de julio (Reino Unido: 33,8 millones de personas van a poder viajar).

A partir de esta fecha los residentes del Reino Unido completamente vacunados que lleguen a

Inglaterra desde países de la lista ámbar ya no necesitarán ponerse en cuarentena. Sin embargo, los turistas todavía tendrán que pagar las pruebas de coronavirus antes y después de sus viajes.

Aquellos que viajen hacia y desde destinos de la lista ámbar como Francia, España y Portugal deberán realizar una prueba Covid tres días antes de regresar, así como el segundo día o antes, pero estarán exentos de la prueba del día ocho.

Así, la farmacéutica Boots ha puesto a la venta PCR por 85 libras en más de 200 comercios del Reino Unido, que da el resultado en apenas 48 horas. Boots también ofrece un servicio de prueba posterior al viaje de COVID-19 para el segundo y el octavo día en el hogar. El segundo día cuesta 99 libras, mientras que una prueba de los días dos y ocho cuesta 160 libras.

TUI se ha asociado con los proveedores autorizados por el gobierno para ofrecer paquetes de prueba asequibles para todos los clientes de paquetes vacacionales de este verano. Están disponibles desde 20 libras por persona con gastos de envío y devolución de las pruebas incluidos en el precio.

Ryanair, por su parte, se ha asociado con la marca de kits de prueba Randox. Su 'paquete ecológico' que incluye una prueba de PCR previa a la salida y un paquete de prueba de PCR de dos días cuesta 86 libras.

Su kit de prueba en casa antes de la salida cuesta 43 libras y viene con un certificado de viaje y los resultados del día siguiente a partir de la recepción de la muestra. El 'paquete de viaje ámbar' de Ryanair cuesta 129 libras e incluye una prueba de PCR previa a la salida y un paquete de prueba de PCR de un día dos y un día ocho.

EasyJet está trabajando con un par de proveedores diferentes para ofrecer tarifas con descuento a los clientes, en función de la ciudad de residencia del viajero, pero el precio ronda las 43 libras.

Por su parte, Jet2 está trabajando con Randox y Collinson para ofrecer kits previos a la salida con descuento, pruebas de regreso al Reino Unido y pruebas del segundo día. La prueba Collinson cuesta 66 libras y la de Randox 43 libras si se hace en domicilio y 60 libras si es presencialmente.

---

## EL TURISMO SUFRE UN PARÓN EN LAS RESERVAS EXTRANJERAS ANTE LAS RESTRICCIONES DE TERCEROS PAÍSES

15/07/2021



Exceltur prevé que este verano la actividad turística pierda 20.394 millones de euros con respecto a 2019

[ABC](#)

«Nunca en cuarenta años me planteé cerrar en agosto y este año lo haré»

El turismo de negocios y el científico regresan a Madrid para quedarse tras la pandemia

La propagación de la variante Delta por España ha supuesto un duro mazazo para el sector turístico. Las recomendaciones de Francia y Alemania de no viajar a España y las restricciones del Reino



Unido están provocando un parón en las reservas de los turistas extranjeros. En concreto, según Exceltur, las reservas caen entre un 15 y un 20% en la última semana. «Pensábamos que iba a suceder una recuperación turística en el verano. La realidad se ha visto truncada súbitamente por la negativa influencia internacional que han tenido los rebrotes», ha explicado José Luis Zoreda, vicepresidente ejecutivo del lobby turístico.

Desde Exceltur matizan que todavía «no se han producido cancelaciones» y esperan que no se lleguen a producir. Además, a pesar de que el Reino Unido quitará la cuarentena a los ciudadanos que tengan la pauta completa el 19 de julio, Zoreda ha comentado que «no se ve una euforia de los británicos» a la hora de reservar sus viajes a España. Es por eso que cree clave que nuestro país realice una mejor comunicación de la situación sanitaria, «menos alarmista». «Los niveles de hospitalización y UCI no son comparables con los del año pasado. Vamos a tener que convivir bastante tiempo con Covid. Eso lo tenemos que entender», ha afirmado. Por contra, los nuevos toques de queda impuestos en algunas regiones no han tenido todavía efecto en las reservas.

Esta miniparálisis, nada esperada por el sector turístico, tendrá sus repercusiones en el PIB turístico. Para este tercer trimestre, Exceltur ha tenido que rebajar en un punto su estimación, lo que se traduce en unos 600 millones de euros menos de actividad con respecto a sus previsiones de abril. En concreto, prevé que se generen 37.978 millones de euros, un 34,9% menos que en el verano de 2019. En millones de euros son 20.394 menos.

Por su parte, para el cierre del año Exceltur sí mejora sus previsiones, ya que cree que la situación sanitaria será mejor, con gran parte de la población española y europea vacunada. Es por ello que sus previsiones para el cierre de 2021 son que el PIB turístico esté en los 81.973 millones de euros, casi 1.000 millones más de sus últimas estimaciones. Aun así, todavía estará en 72.514 millones por debajo de los niveles prepandemia, un 46,9% menos.

Zoreda ha recalcado que todavía existen riesgos que empeorarían estas previsiones. «Queremos ver la botella medio llena, pero existen riesgos que puedan revertir estas estimaciones», ha explicado. Además, ha seguido insistiendo en la necesidad de que se apoye al turismo español por su importancia en la economía nacional. «Nos jugamos la recuperación económica según vaya el turismo en verano y a final de año. Tenemos que controlar que no se produzcan más excesos», ha recalcado.

Como informó ABC, este verano de nuevo serán los españoles los que tiren de la demanda turística. Una percepción que comparte también Exceltur. Desde que el pasado 9 de mayo acabara el estado de alarma los destinos más dependientes de la demanda española reactivaron con más intensidad su actividad, como son los de interior y los del norte de España. Esto también ocurrirá durante los meses de verano, donde Exceltur calcula que la 'España Verde' y las regiones de interior tengan caídas de entre el 15 y el 20% con respecto a 2019.

«La recuperación irá por barrios», ha resumido Zoreda. Esto es porque si bien las regiones más dependientes de la demanda nacional tendrán resultados mejores, los que dependen de los turistas extranjeros no correrán la misma suerte. Así, Baleares y Canarias sufrirán caídas del 45 y 44% en comparación con el 2019, mientras que Madrid se desplomará un 62% y Barcelona un 52%.

---

## **ALERTA ROJA: ESPAÑA ACHICA SU MARGEN PARA SALVAR EL VERANO**

**15/07/2021**



Por mucho que haya un repunte en septiembre, el grueso del volumen se habrá perdido por segundo año consecutivo. Se entra así en un escenario de alcance desconocido para el invierno en cuanto a despidos, quiebras y morosidad bancaria.

[PREFERENTE](#)

El margen para que España registre un vigoroso resurgir turístico se ha achicado ostensiblemente. Las nuevas restricciones en la segunda semana de julio impuestas por los tres principales emisores como son Reino Unido, Alemania y Francia complican sobremanera que se produzca un agudo repunte en agosto. La incidencia de contagios, pese a baja tasa de ingresos, no deja de crecer en España, y aventura la dificultad para revertir las restricciones.

En los últimos días se ha constatado un “frenazo súbito” en las reservas hoteleras, según Exceltur. Esta tendencia tiene visos de prolongarse, habida cuenta de la entrada en vigor de las nuevas restricciones desde los principales mercados, y también del tiempo necesario para revertir la tendencia de la explosión de nuevos casos en España.

El país queda así sin apenas margen para poder recuperarse con fuerza en agosto, como una mayoría de líderes pronosticaba hace unas semanas que ocurriría, sin contemplar entonces un posible repunte de casos, desatados tras permitir las autoridades baleares un macroconcierto en la plaza de toros de Palma, esparciéndose luego los contagios por el resto de España.

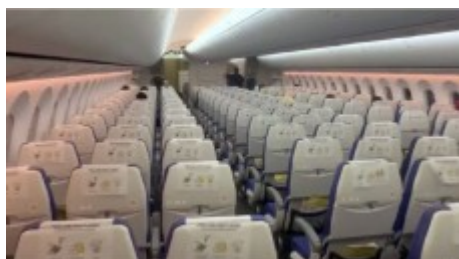
Pese a este vuelco en las reservas de los pasados días y en las perspectivas para los siguientes, la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, había señalado este lunes que “no hay que despertar alarmas” sobre la situación epidemiológica en España y ha manifestado que el Gobierno mantiene su previsión de 40 millones de turistas para 2021, la mitad que en 2019.

Sin embargo, la alerta roja ya se ha encendido en el sector ante el convencimiento cada vez más extendido de que las cifras turísticas de este agosto serán tremendamente pobres, y por mucho que haya un repunte en septiembre, el grueso del volumen se habrá perdido por segundo año consecutivo, entrando así en un escenario de alcance desconocido para el invierno en cuanto a despidos, quiebras y morosidad bancaria.

---

## **APERTURA DE FRONTERAS Y FIN DE LAS CUARENTENAS PARA REACTIVAR LA AVIACIÓN**

**15/07/2021**



La eliminación de las cuarentenas a los viajeros, la apertura generalizada de fronteras, la divulgación de información clara y certera por parte de las autoridades sanitarias y la armonización de las medidas sanitarias de control en los aeropuertos son las acciones que hay que poner en marcha para generar confianza entre la población y poder relanzar la aviación en 2021.

PREFERENTE

Coincidiendo con la segunda oleada de la operación salida de este verano, el director de Foro Regulación Inteligente, Diego Sánchez de la Cruz, ha presentado en un webinar el informe “Volar en libertad, otra vez: medidas clave para relanzar la aviación en 2021”.

Este análisis, elaborado en el marco del Observatorio del Sector Aéreo, concluye que “la consolidación de un marco claro, coherente y razonable de medidas sanitarias” favorecerá la reactivación y normalización del mercado de la aviación.

En este sentido, Sánchez de la Cruz ha subrayado que es “fundamental armonizar, de una vez por todas, las medidas sanitarias de control”.

“Muchos viajeros no quieren lidiar con la incertidumbre de enfrentar tratamientos y protocolos sanitarios cambiantes que, además, son diferentes dependiendo del país o región de origen y destino. Esto termina empujando a millones de personas a buscar soluciones alternativas y descartar los viajes en avión, a pesar de ser ésta su opción inicial”.

En consecuencia, ha recordado que el sector “sigue sin levantar vuelo” desde la llegada de la pandemia de Covid-19, tras perder 126.400 millones de dólares en 2020 y tener previstas pérdidas de hasta 47.700 millones para este año, según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), además de acumular deudas por valor de 650.000 millones de dólares. Por ello, el informe del Observatorio del Sector Aéreo lamenta que las ayudas gubernamentales hayan sido “insuficientes”, puesto que las aerolíneas “quemaron” 120.000 millones de dólares en los tres últimos trimestres de 2020.

El análisis pone de manifiesto la necesidad de establecer una estrategia que alivie la carga financiera de las aerolíneas, así como reducir los costes mediante medidas de desregulación y rebajas fiscales que contribuyan a mejorar la rentabilidad sectorial para “garantizar la sostenibilidad de la aviación del futuro”.

---

## ¿TE HAS PREGUNTADO QUÉ FUE DE LOS DOUGLAS DC-8 DE IBERIA?

15/07/2021



Iberia es la aerolínea bandera de España desde hace más de 90 años y durante su historia ha contado con diferentes modelos de aeronaves en su flota.

### [TRANSPONDER1200](#)

Uno de lo más icónicos fue el Douglas DC-8 que fue el primer reactor en unirse a la línea aérea. El 29 de mayo de 1961 Iberia recibió los primeros aviones del tipo y años más tarde alcanzó

un total de 18. Con estos se operaron las rutas hacia Nueva York, Caracas (Venezuela), San Juan Puerto Rico, México, La Habana y Buenos Aires, Argentina.

1960

Los primeros dos DC-8-50 en unirse a las filas de Iberia fueron los matriculados como EC-ARA y EC-ARB los cuales llegaron en mayo de 1961. Once años más tarde, salieron de la flota para pasar a Aviaco en junio y agosto respectivamente. Cabe señalar que el EC-ARA impactó en el mar en las cercanías al Aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria el 06 de julio de 1972. A bordo se

encontraban 10 tripulantes que lamentablemente fallecieron.

También podría interesarte: Video | A bordo de un DC-10 de Mexicana 1963

En 1963, Iberia recibió dos nuevos Douglas DC-8: el EC-AUM y EC-ATP. Las aeronaves bautizadas como Zurbaran y Sorolla formaron parte la aerolínea bandera hasta 1974 y 1973, respectivamente, cuando pasaron también a su filial Aviaco. El primero de ellos no presenta más registros después de Aviaco. Por su parte, el EC-ATP salió de esta última aerolínea en 1979 y en febrero de 1980 se unió a la Fuerza Aérea Española con una nueva configuración VIP.

Sirvió durante 8 años y después fue adquirido por Holiday Airways. En 1989 fue comprado por el Royal Bank Of Canada y operó para Holidayair, una aerolínea canadiense. En 1993, el DC-8 fue arrendado por Advance Air Charters y en enero de 1995 se incorporó a Imperial Airlines el cual representa su último registro.

1968

Durante 1968, se entregaron tres DC-8 de la variante -60 a Iberia en los meses de agosto, septiembre y diciembre. El primero de ellos fue el EC-BMX nombrado como El Españolito; operó para la compañía española hasta el 3 de marzo de 1978 sufrió un accidente durante su aterrizaje en el Aeropuerto de Santiago de Compostela en el cual se incendió.

El segundo fue el EC-BMY llamado Rosales que en marzo de 1981 se unió a Aviaco también donde operó hasta 1984 cuando se incorporó a la aerolínea estadounidense International Air Leases. Donde solo duró un mes al trasladarse a otra línea de Estados Unidos llamada Arrow Air. Con esta última, el DC-8 operó durante un año y en julio de 1985 fue enviado a Surinam Airways. Siete años más tarde, volvió al país norteamericano para unirse a la flota de Rich International Airways. Su último registro es con Agro Air a la que fue entregado en marzo de 1999.

El tercero entregado a Iberia en 1968 fue el EC-BMZ que recibió el nombre de Los Madrazo en honor a la familia de pintores españoles del Siglo XIX y comienzos del XX. En diciembre de 1983 se integró a la flota Arrow Air donde en 1987 se registró el cambio a configuración cargo. En 1989 el DC-8 fue arrendado por la aerolínea a VIASA Venezolana Internacional de Aviación. Un año más tarde volvió a las operaciones con Arrow. Durante el 2001 nuevamente lo rentaron para que Fine Air Services lo volará y en 2002 regresó a sus filas. En septiembre del 2007 se trasladó a Arrow Panama y finalmente, un año más tarde fue adquirido por Miami Leasing.

1969

Iberia recibió solo un Douglas DC-8 durante 1969, este obtuvo la matrícula EC-BQS y el nombre Claudio Coello. Como sus antecesores pasó a las filas de Aviaco, uniéndose a la aerolínea en marzo de 1981. Tres años más tarde pasó a International Air Leases quien lo arrendó a Hawaiian Airlines bajo el registro N4934Z. Tras ser convertido a carguero, el DC-8 se incorporó en febrero de 1994 a Airborne Express, una aerolínea estadounidense. Esta compañía lo llevó al almacenamiento en diciembre del 2003.

1970

En 1970 la aerolínea bandera de España se hizo de otros tres nuevos DC-8, uno de la variante -50 y otros dos -60. El primero de ellos (-50) fue el EC-SAN que formó parte de las operaciones de Iberia hasta 1973 cuando pasó a Aviaco. Cabe mencionar que en su periodo inicial fue arrendado a Aerolíneas Peruanas en el plazo entre febrero-julio de 1970. En 1981 fue comprado por Aviation Facilities y en 1982 por Air Supply Corporation. En septiembre de ese año inició sus operaciones con Faucett Perú quien cinco años más tarde lo puso en almacenamiento en Lima.

El segundo fue uno del modelo -60 que voló con la matrícula EC-BSD para Iberia durante toda la

década de los 70's. En mayo de 1980 se unió Aviaco y tres años más tarde pasó a las filas de Arrow Air como ya habían hecho otros aviones de Iberia. En 1984 la aeronave se incorporó a Quebecair y dos años después pasó a otra aerolínea canadiense llamada Nationair. Al inicio de 1992 se unió a Airborne Express como aeronave de carga y en junio del 2002 fue llevado al cementerio de aviones de Wilmington en Estados Unidos.

La historia del tercer DC-8 entregado a Iberia en 1970 es completamente igual a la del EC-BSD a excepción de que este, el EC-BSE tuvo un final un poco diferente. Este último se unió a ABX Air en 2003 y hasta septiembre del 2005 fue llevado al Aeropuerto Internacional de Cincinnati Northern Kentucky (CVG).

1971

Este año, Iberia solo recibió devuelta el DC-8 -EC-ARC- que había arrendado en 1969 a Aerolíneas Peruanas. Un año más tarde fue arrendado a Aviaco y tres años después esta última lo adquirió. En 1978, el avión inicio operaciones con American Jet Industries y un año más tarde pasó a la aerolínea canadiense Nordair. En 1980 pasó a la compañía Air Fleet International por un periodo de tres años. Tres años más tarde, se incorporó a Onyx Aviation y dos años después pasó a The Lord's Airlines. El último registro del EC-ARC fue la compra por IAS en marzo de 1990.