
IBERIA AMPLÍA SU OFERTA DE VUELOS CON CROACIA

16/06/2021



Iberia continúa con su apuesta por la reactivación del turismo este verano, ofreciendo destinos internacionales que reúnen una amplia oferta de actividades al aire libre, culturales, y también de sol y playa, explica la aerolínea en un comunicado.

[PREFERENTE](#)

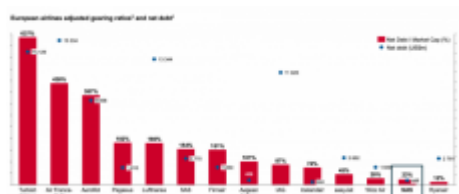
En Europa, señala Iberia, Croacia es uno de esos destinos que conjugan toda esta oferta y la aerolínea ha programado vuelos a tres ciudades que permiten recorrer el país: Dubrovnik, Zagreb y Split.

Iberia ofrece durante el mes de junio cinco vuelos semanales al destino por excelencia de la costa croata, que se incrementarán en los meses centrales del verano: hasta los 10 vuelos a la semana en julio y hasta los dos vuelos directos al día en agosto.

Iberia ofrece en su web vuelos a Croacia desde solo 98 euros ida y vuelta a cualquiera de las tres ciudades. Además, permite realizar vuelos combinados para poder ir a una ciudad y volver desde otra, facilitando así la visita completa del país.

RYANAIR Y NORWEGIAN, LAS MÁS SANEADAS DE EUROPA EN CONTRASTE CON TURKISH Y AIR FRANCE

16/06/2021



Norwegian ha limpiado su balance gracias a un nuevo plan apoyado por John Fredriksen, ex accionista de Tui que vendió a Riu su paquete. El plan de transformación de Norwegian ha pasado por el cierre del largo radio para el cual tenían 37 Boeing 787 Dreamliner.

[PREFERENTE](#)

La nueva Norwegian ha exhibido tras su recapitalización que es, después de Ryanair, la aerolínea más saneada de Europa con un 23 por ciento de deuda neta respecto a su valor bursátil, solo superada por la low cost irlandesa, con el 12 por ciento en este baremo. En el otro extremo, Turkish Airlines tiene una deuda neta que supone el 637 por ciento de su capitalización de mercado, a la que sigue Air France-KLM con el 438 por ciento, y la rusa Aeroflot con el 387 por ciento.

Air France-KLM tiene una deuda neta de 15.334 millones de dólares, seguida de Turkish Airlines, con 14.129 millones de dólares, y de Lufthansa, con 13.344 millones de dólares, tras la cual se

sitúa IAG, matriz de Iberia y Vueling, con 11.925 millones de dólares, y Aeroflot, con 8.958 millones de dólares.

Respecto a la deuda neta por avión, la de Turkish Airlines es de 43,1 millones de dólares, seguida de Finnair con 30,8 millones de dólares; Aeroflot con 30,1 millones de dólares; Air France-KLM con 27,5 millones de dólares; IAG con 20,7 millones de dólares; SAS con 19,5 millones de dólares; Pegasus con 19,5 millones de dólares; Lufthansa con 17,7 millones de dólares; Wizz Air con 13,1 millones de dólares; Norwegian con 8,8 millones de dólares; Easyjet con 8,7 millones de dólares; Icelandair con 7,2 millones de dólares; Aegean con 7,2 millones de dólares, y Ryanair con 6,2 millones de dólares.

Norwegian ha podido sanear ostensiblemente su balance gracias a un nuevo plan apoyado por el magnate John Fredriksen, ex accionista de Tui que vendió a Riu su paquete y que es el mayor propietario mundial de cargueros de petróleo, y a dos de los principales grupos financieros noruegos como DNB y Nordea, quienes inyectaron unos 700 millones de dólares para reducir la deuda de entonces de unos 6 mil hasta dejarla en alrededor de una tercera parte (Riu, segundo accionista de TUI al subir su participación del 6% al 8%).

El plan de transformación de Norwegian ha pasado por el cierre del largo radio para el cual tenían 37 Boeing 787 Dreamliner en 5 bases, y la reducción de flota de corto radio de 110 Boeing 737 en unos 20 mercados hasta 51 Boeing 737 centrados en cuatro mercados nórdicos, así como el recorte de plantilla desde 9.300 empleados (7.100 tripulantes y 2.200 restantes) hasta 4.100 trabajadores (de los cuales 2.500 son tripulantes y 1.600 del resto de puestos).

EL TRIBUNAL DE CUENTAS INVESTIGARÁ EL RESCATE DE PLUS ULTRA POR "PRESUNTO MENOSCABO DE FONDOS PÚBLICOS"

16/06/2021



La aerolínea pidió 53 millones a la SEPI hace unos meses

[EL ECONOMISTA](#)

El Tribunal de Cuentas ha admitido a trámite la denuncia de Ciudadanos e investigará el rescate de la aerolínea Plus Ultra por 53 millones de euros por parte del fondo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) para decidir si hubo un "presunto menoscabo de fondos públicos".

Así lo ha comunicado el órgano fiscalizador a la formación 'naranja', tras la denuncia presentada por la presidenta de Cs, Inés Arrimadas, su portavoz adjunto en el Congreso Edmundo Bal y su eurodiputado Luis Garicano el pasado 7 de junio, según han informado desde esta formación.

Ciudadanos había reclamado al órgano fiscalizador investigar la responsabilidad de todas las autoridades por esta operación para dirimir si existen infracciones contables, depurar cuánto dinero se ha desviado y asegurar el retorno del dinero a las arcas públicas.

Con la admisión a trámite, el Tribunal de Cuentas inicia la investigación sobre el escándalo, con la apertura de la "correspondiente pieza de Acción Pública" y designará a un instructor en su Sección de Enjuiciamiento, según han confirmado a Europa Press fuentes de la institución

Desde la formación 'naranja' han celebrado que la denuncia "siga adelante" y esperan que el Tribunal determine la presunta existencia de infracciones contables, así como a los responsables, para esclarecer qué cuantía de dinero se ha desviado con este escándalo y quienes son los responsables, así como que ese dinero sea devuelto a las arcas públicas.

EL MINISTERIO DE ÁBALOS NIEGA EN FALSO EN EL PARLAMENTO QUE SU AGENCIA AESA APOYARA EL RESCATE DE PLUS ULTRA

16/06/2021



La secretaria general de Transportes afirma que no opinó "de la bondad de la concesión de la ayuda", pero sí lo hizo

[EL MUNDO](#)

El Ministerio de Transportes niega en falso en sede parlamentaria que una agencia adscrita a su departamento avalara el rescate estatal de la aerolínea Plus Ultra por valor de 53 millones de euros.

La secretaria general de Transportes, María José Rallo, negó este martes que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea -adscrita al Ministerio-se pronunciara sobre la conveniencia del rescate. Sin embargo, sí lo hizo, según ha podido corroborar este diario de diversas fuentes conocedoras de la documentación utilizada por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) para aprobar el rescate.

Preguntada Rallo en la Comisión parlamentaria de Transportes por el diputado de Vox, José María Figaredo, la secretaria general dijo que «el informe de AESA no se refería a la bondad de la concesión de la ayuda». Pero sí se refirió. Esta agencia aseguró a la Sepi textualmente que la situación financiera de Plus Ultra era tan delicada que «su supervivencia hace necesario que reciba la ayuda estatal solicitada».

A pesar de tan claro pronunciamiento en favor de que se tramitara el rescate, Rallo dijo en su comparecencia en el Congreso de los Diputados que «el análisis de la concesión de la ayuda corresponde a la Sepi» y dijo desconocer la relevancia que esta institución del Ministerio de Hacienda había concedido al informe de Aesa al no participar el Ministerio de Transportes en la decisión.

El Ministerio da así un paso más en la línea negacionista del titular del Departamento, José Luis Ábalos, que rechazó inicialmente intervención de su Departamento para luego admitir la existencia de un informe de Aesa y, semanas después, de otro de la propia Dirección General de Aviación Civil del Ministerio. No obstante, Ábalos ha relativizado la aportación de su Ministerio, pese a que la Sepi la considera «fundamental». Se da el caso además de que los dos únicos informes oficiales recabados por la Sepi para valorar el rescate son los del Ministerio de Ábalos. Los otros dos son del asesor financiero DC Advisory y del jurídico Deloitte, pero ambos, aunque favorables al rescate, dejaron claro por escrito que no estaban recomendando expresamente la operación y que correspondía a la Sepi verificar si la información de Plus Ultra era veraz.

Mientras tanto, se ha abierto un nuevo frente de investigación al admitir el Tribunal de Cuentas la denuncia de Ciudadanos y abrir una investigación para esclarecer si el Gobierno incurrió en responsabilidad contable. Así lo han confirmado a este diario fuentes del organismo fiscalizador que señala que el caso está ya en manos de la sección de enjuiciamiento para su esclarecimiento. Pedirá opinión a la Fiscalía del Tribunal de Cuentas y a la Abogacía del Estado y decidirá si archiva el caso o instruye un procedimiento para forzar la devolución del dinero. El organismo confirma así un comunicado del partido que lidera Inés Arrimadas en el que desvelaba «la admisión a trámite» de su denuncia para que «determine quiénes son los responsables contables de este rescate millonario e injustificado que ha costado 53 millones a las arcas públicas».

En contraste, el Tribunal Supremo ha archivado la querrela de Vox, que elevó la responsabilidad al Consejo de Ministros. En su auto, señala que lo que recibió para investigar a aforados no era suficiente. «No cabe hablar de un verdadero ejercicio de la acción penal, sino de mera remisión al tribunal de una serie de informaciones difundidas públicamente por los medios de comunicación».

LUFTHANSA NECESITA REDUCIR DEUDA

16/06/2021



La aerolínea alemana necesita una enorme recuperación para pagar las deudas, y pronto.

[EXPANSIÓN](#)

Los alemanes adoran Mallorca. Lufthansa ha puesto a disposición aviones 747 de gran capacidad para cubrir el pequeño salto a la isla este año. La aerolínea necesita el mismo nivel de demanda de los inversores para rectificar sus finanzas.

Ya cuenta con la autorización de los accionistas para recaudar hasta 5.500 millones de euros de capital nuevo. Espera una oferta dilutiva de acciones.

La actualización de la estrategia de Lufthansa expone cómo puede pagar a los acreedores, sobre todo al Estado alemán, y conseguir un margen de beneficio operativo del 8% que no registra desde 2018. Tendrá que convencer a los mercados.

La deuda es alta. El pasado verano, los accionistas aprobaron un paquete de rescate público de 9.000 millones de euros. La deuda neta de este año debería ascender a 18.600 millones.

Lufthansa planea vender divisiones como la compañía de catering LSG. Aumentar el flujo de caja lo bastante para pagar suficiente deuda también requiere grandes reducciones de costes. Lufthansa espera recortar 3.500 millones de euros de gastos generales no relacionados con el combustible, prácticamente un 8%. Esto depende de reducir los costes de la plantilla un 20% con respecto a 2019. El grupo también recortará su flota de aviones un 20% en los dos próximos años.

Los gestores de la compañía creen que ha aprendido de operar un servicio muy reducido en un mundo limitado por la pandemia. Los sistemas digitales y otras herramientas de ahorro de mano de obra han ayudado. La expansión de su servicio de vuelos de larga distancia con descuento Eurowings Discovery también debería aumentar las ventas.

La aerolínea alemana necesita una recuperación enorme para pagar la deuda, y pronto. Lufthansa prevé que los viajes de ocio no se recuperarán hasta 2023. Los inversores en aerolíneas deberían viajar con compañías que posean balances más optimizados.

Lina Khan no dividirá las 'Big Tech'

Las personas pueden marcar la diferencia incluso en un sector tan grande como la industria tecnológica estadounidense. Elon Musk mueve los precios del bitcoin con un solo tuit. Jeff Bezos ha generado presión sobre el salario mínimo de EEUU al aumentar la remuneración por hora en Amazon. Lina Khan puede superarlos a ambos dando forma a una nueva era en la política antimonopolio. La profesora de 32 años de la Columbia Law School se ha hecho famosa al pedir que las leyes antimonopolio se reajusten a la era de las grandes tecnológicas. Su nominación para la Comisión Federal de Comercio cuenta con el apoyo de los dos partidos.

Khan ha defendido dividir Facebook, Google y Amazon, pero no hay sugerencia alguna de que las compañías afronten rupturas inmediatas. Los comisarios de la FTC pueden investigar y demandar a compañías por motivos antimonopolio, pero no crear políticas. La regulación antimonopolio tiene lugar en los tribunales, donde los casos avanzan con lentitud y las apelaciones son frecuentes. EEUU no ha dividido una compañía en décadas.

Khan no implicaría el final de las grandes tecnológicas, sino que indicaría un cambio de humor. Los políticos y los reguladores van reconociendo poco a poco que la política de competencia necesita actualizarse a la era digital.

WILLIE WALSH: «BRITISH AIRWAYS PODRÍA SEPARARSE DE IAG SI NO SE RECUPERA A TIEMPO»

16/06/2021



[AVIACIONLINE](#)

«Si una parte del negocio no funciona, puede deshacerse de esa parte. No creo que eso suceda, pero podría pasar,» destacó Walsh, quien agregó que no hay ningún impedimento técnico para que eso suceda.

British Airways es la principal fuente de ingresos de IAG, pero su foco en el segmento de larga distancia la pone en una posición más débil que varios competidores y que otras unidades de negocio del mismo grupo. Se espera que los vuelos de corta distancia recuperen la demanda mucho antes que las rutas de larga distancia en las que se especializa BA.

En una entrevista concedida a The Telegraph, Walsh criticó fuertemente al ministro de Transporte del Reino Unido, diciendo que el esquema de semáforo «claramente no funcionó, porque sigue trabado en el rojo» y que «realmente no están pensando en los consumidores o el público.»

“Creo que el Reino Unido va a ser un lugar muy extraño para vivir, porque cada vez vemos más pruebas y los países reconocen que no existe una opción de riesgo cero. Lo que veo que está sucediendo es que el resto del mundo seguirá adelante y superará al Reino Unido,» agregó.

“Tenemos que reconocer que vamos a tener que vivir con este virus. No suscribo a la idea de un futuro sin Covid: no soy un científico, pero no veo evidencia que respalde el hecho de que podamos olvidarnos de él,» dijo.

Finalmente, Walsh se refirió a la polémica presidencia de Alex Cruz en BA, que estuvo plagada por decisiones complejas y situaciones imprevistas: tras el primer encontronazo con los pasajeros por eliminar el servicio de catering en los vuelos cortos, un fallo de energía y un hackeo dejaron

viajeros sin volar y datos personales expuestos. «Si Alex fue un error, fue mi error,» dijo. «Hizo lo que pensó que era correcto. Pero creo que si tuviera que ser crítico, estaría más relacionado con su estilo que con las medidas tomadas.»

El sucesor de Cruz, Sean Doyle, fue parte de un proceso largo y concienzudo: «Cuando lo puse en Aer Lingus como director ejecutivo, era parte de un plan que lo había identificado como sucesor para el puesto de director ejecutivo de BA».

A medida que IAG se está convirtiendo en una operación cada vez más española, BA ha volado en la otra dirección, con Sean Doyle, el ex-jefe de Aer Lingus nacido en Cork, reemplazando a Alex Cruz en octubre pasado.

Aunque fue nombrado formalmente por Gallego, Walsh revela que la selección de Doyle había estado en proceso durante algún tiempo. «Cuando lo puse en Aer Lingus como director ejecutivo, era parte de un plan que lo había identificado como sucesor para el puesto de director ejecutivo de BA. Sean tiene un estilo muy diferente, mucho más abierto. Es irlandés, y eso ayuda.»

Pero para Walsh, Doyle no es perfecto: es hincha del Manchester United. «Toma Guinness y con eso sube unos puntos. Nunca vi a Alex tomando Guinness, pero tampoco es que le jugó en contra,» concluyó.

EMIRATES REGISTRÓ PÉRDIDAS POR PRIMERA VEZ EN 30 AÑOS

16/06/2021



La aerolínea perdió 4.500 millones de euros por las restricciones de movilidad

[EL PAÍS](#)

La aerolínea Emirates registró durante el año fiscal 2020-2021, que terminó el pasado 31 de marzo, unas pérdidas de 5.500 millones de dólares (unos 4.500 millones de euros) debido a las restricciones de los viajes en todo el mundo a causa de la pandemia de la covid-19. Se trata de su primer ejercicio con pérdidas en sus más de 30 años de historia causadas por una caída significativa en los ingresos, según informó la aerolínea.

El año fiscal 2019-2020 la compañía aérea de Emiratos Árabes Unidos, de Emirates Group, que incluye también a la empresa proveedora de servicios aéreos Dnata, obtuvo unas ganancias de 288 millones de dólares (237 millones de euros).

Los ingresos de la aerolínea del grupo durante el último ejercicio cayeron un 66% hasta los 8.400 millones de dólares (6.900 millones de euros) “debido a la suspensión temporal de vuelos de pasajeros en su hub en marzo de 2020 y las restricciones globales de viajes todavía en vigor”

Emirates ha detallado que su capacidad total de transporte de pasajeros y de carga descendió en el periodo un 58% hasta los 24.800 millones de toneladas-kilómetro y que su flota a su cierre contaba con 259 aparatos tras haber recibido tres nuevos Airbus A380 y haber dejado fuera de servicio 14 aeronaves.

Emirates Group ha indicado que, pese a todo, su balance de caja ascendía a 5.400 millones de dólares (4.450 millones de euros), un 23% menos que un año antes. Ha recordado también que recibió una inyección de capital de 3.100 millones de dólares (unos 2.500 millones en euros) de su principal accionista, el Gobierno de Dubái y que Dnata se benefició de ayudas por 800 millones (650 millones de euros) en distintos programas de apoyo a la industria.

“Esto nos ayudó a mantener las operaciones y retener la gran mayoría de nuestra reserva de talentos”, ha afirmado, si bien ha reconocido que su plantilla se había reducido un 31% para quedar en 75.145 empleados

El grupo emiratí ha apuntado que había conseguido ahorrar unos 7.700 millones de dólares (6.350 millones en euros) mediante la reestructuración de su deuda, la renegociación de contratos, la evaluación de procesos y la consolidación de operaciones.

Asimismo, durante el último ejercicio fiscal ha invertido 1.300 millones de dólares (1.070 millones de euros) “en nuevos aviones e instalaciones, la adquisición de compañías y de las últimas tecnologías para posicionar el negocio de cara a la recuperación y al crecimiento futuro”

LA UE Y EE.UU. SUSPENDEN ARANCELES TRAS PONER FIN A LA DISPUTA POR LOS SUBSIDIOS A BOEING Y AIRBUS EL CONSENSO SE ANUNCIA COINCIDIENDO CON LA VISITA DEL PRESIDENTE DE ESTADOS UNIDOS, JOE BIDEN, A BRUSELAS

16/06/2021



La cumbre presencial entre la Unión Europea y Estados Unidos se celebra hoy en Bruselas con el anuncio de la cancelación mutua de las consecuencias de la disputa comercial que ha enfrentado durante años al constructor de aviones estadounidense Boeing y la empresa europea Airbus.

[ABC](#)

Las dos partes han acordado suspender durante cinco años todos los aranceles de represalia que se habían impuesto mutuamente con la idea de no restablecer esas medidas de sanción si no se producen cambios en las respectivas políticas de ayuda a los dos gigantes de la aviación mundial.

El presidente norteamericano Joe Biden aprovecha su presencia en Europa para ser recibido por las autoridades europeas, la presidenta de la Comisión Ursula von der Leyen y el del Consejo Charles Michel, un gesto muy apreciado en Bruselas, teniendo en cuenta que desde Washington han preferido tradicionalmente tratar con los países miembros por separado. Biden ya había visitado oficialmente Bruselas siendo vicepresidente en el mandato de Barack Obama, incluyendo una intervención solemne ante el pleno del Parlamento Europeo.

La UE y Estados Unidos también se comprometen a trabajar conjuntamente para hacer frente a la expansión económica y tecnológica china en el sector aeronáutico.

Donald Trump había impuesto aranceles a productos europeos por valor 7.500 millones de dólares y la UE respondió un año después con la misma medida a las exportaciones estadounidenses por 4.000 millones de dólares. En marzo, una vez instalada la nueva Administración, ambas partes acordaron suspender esos sobrecostes durante cuatro meses, hasta el 11 de julio, para dar tiempo

a negociar una solución que se ha anunciado precisamente el día de la reunión entre la UE y EE.UU.

Nuestro país, entre los más afectados

España era uno de los países más afectados por los aranceles que ahora se anulan al menos durante los próximos cinco años. De hecho, las exportaciones de estos productos agroalimentarios españoles habían descendido sensiblemente en el periodo en el que estos aranceles estuvieron en vigor, entre noviembre de 2019 y febrero de 2021.

Según el comunicado conjunto publicado al término de la reunión, los dos socios se han comprometido también a resolver antes de fin de año sus diferencias sobre los aranceles que Trump impuso al acero y aluminio europeos.

«Estamos comprometidos con garantizar la viabilidad de nuestras industrias del acero y el aluminio y hacer frente al exceso de capacidad», se dice en el texto donde se menciona asimismo la convergencia de sus puntos de vista sobre la necesidad de una reforma «significativa» de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y un «sistema multilateral de comercio modernizado» y más adaptado a los problemas que plantea la digitalización de la economía.

El texto del comunicado conjunto no se refiere al acuerdo de comercio transatlántico que se estuvo negociando hasta estadios muy avanzados durante la Administración de Barack Obama, pero que no se llegó a firmar a causa de las resistencias políticas en las dos orillas, aunque sorprendentemente en Europa se oponían las fuerzas de izquierda, mientras que en Estados Unidos fueron los conservadores los que no querían formar el espacio comercial más grande del mundo, con casi la mitad del comercio mundial en intercambios.

Contrarrestar a China

Sin embargo, sí se habla de la creación del Consejo de Comercio y Tecnología, que será un órgano de consultas políticas frecuentes y sistemáticas para intentar que los avances tecnológicos de las dos economías tiendan a converger más. A pesar de las diferencias, los dos socios quieren sumar fuerzas para contrarrestar la potencia de China en este campo. Por supuesto, esta cooperación incluye el intercambio de información sobre ciberseguridad y sobre certificaciones de seguridad en la industria del 'software'. En el campo del intercambio de datos privados, que es uno de los asuntos más sensibles en Europa, se comprometen a garantizar que se garantizarán mecanismos «seguros y de confianza» que «protejan a los consumidores y refuercen su privacidad».

Por primera vez se habla también de la interconexión entre los sistemas de satélites norteamericano (GPS) y europeo (Galileo) que tienen características diferentes. Es chocante que Galileo fuera creado precisamente para garantizar la independencia europea frente a Estados Unidos y pueda acabar siendo un mecanismo para coordinar a Estados Unidos y la UE frente a la creciente potencia tecnológica de China. En todo caso, el gesto de Biden de celebrar esta cumbre con la UE ha sido interpretado en Bruselas como el inicio de un periodo de cooperación profunda.

«Un paso histórico»

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha subrayado que «el acuerdo alcanzado supone un paso histórico para terminar el conflicto comercial más largo en el seno de la OMC y lograr eliminar definitivamente unos aranceles que han lastrado a la industria aeronáutica y agroalimentaria española, así como poder recuperar las operaciones de exportación e inversión españolas en el mercado estadounidense, clave para nuestras empresas y para la recuperación de la economía española».

Por su parte, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, se ha felicitado por este anuncio que gravaba «injustamente» las exportaciones agroalimentarias españolas a Estados Unidos, entre ellas, al aceite de oliva, al vino, quesos y cítricos. «Es una magnífica noticia. Volvemos a la senda del multilateralismo que nunca se debería haber dejado de lado. El diálogo, la

colaboración y la búsqueda de consenso debe primar a las acciones unilaterales que generan desequilibrios y conflictos comerciales innecesarios».

MALDIVAS SERÁ EL DESTINO ESTRELLA DE IBERIA ESTE VERANO Y CANCÚN LO SERÁ DE LEVEL

16/06/2021



Iberia recupera también varias rutas en EEUU como Chicago, Boston y Los Ángeles. Al alcance del viajero, por fin, el eterno viaje pendiente: América, la Norte y la Sur, a su medida y sin escalas. La compañía suma 114 destinos para todos los gustos y una misma necesidad: viajar como nunca y como antes

[LA VANGUARDIA](#)

Islas Maldivas emerge como destino favorito de Iberia para quienes quieren atracar en uno de los paraísos asiáticos menos poblados y explotados del mundo. Casi 2.000 pequeñas islas de las que solo 200 están pobladas. Solo por sobrevolar sus atolones de coral sobre el Océano Índico, únicos en el mundo, ya merece la pena llegar hasta allí. Sus playas de arena fina, aguas cristalinas e imponente y colorido fondo marino convierten Islas Maldivas en mucho más que una bonita postal. Es la aventura perfecta para disfrutar de un tesoro acuático y vivir experiencias únicas al lado de mantarrayas, tortugas marinas, tiburones ballena y una gran diversidad de peces tropicales. Con Islas Maldivas, donde volará tres veces por semana, la compañía sumará 114 destinos este verano y 24 de larga distancia que se concentran, sobre todo, en América.

VIVIR 'DESPACITO'

Hacer las Américas en su sentido más amplio y extenso: desde Chicago hasta Los Ángeles, pasando por Cali, Cancún, San Juan de Puerto Rico o Sao Paulo. Cruzar el charco, en definitiva. Una aventura que, a diferencia de aquellos indianos que probaron suerte en el Nuevo Mundo a principios del siglo pasado -y que invirtieron meses solo en llegar-, hoy está más alcance que nunca de la mano de Iberia.

Iberia opera muchos nuevos destinos este verano y apuesta por los viajes de largo recorrido con las mejores comodidades a bordo

Iberia opera muchos nuevos destinos este verano y apuesta por los viajes de largo recorrido con las mejores comodidades a bordo Iberia

En concreto, este verano la aerolínea ofrecerá más de 90 frecuencias semanales con 18 destinos en 16 países de América Latina, una oferta de rutas única que coincide además con sus 75 años volando al continente.

Una amplia red de conexiones que confirman a Iberia como el puente natural sin escalas entre América y Europa.

Los datos

114 destinos internacionales

24 destinos de largo radio en EEUU, América Latina y Maldivas

18 destinos en América Latina

Iberia sumará tres frecuencias semanales con San Juan de Puerto Rico, una de las joyas del Caribe y destino obligado para quienes desean conocer la tierra donde la piña colada es un arte. Perderse por las estrechas calles adoquinadas del Viejo San Juan, sus plazas y majestuosas fortificaciones -como el Fuerte de San Felipe del Morro o el Castillo de San Cristóbal-, o el bello cementerio de Santa María Magdalena de Pazzi encarado al océano Atlántico son paradas obligadas para el viajero. También lo es adentrarse en su 'maravilla natural', el Bosque El Yunque, y sus instagrameadas bahías luminiscentes. Todo a un ritmo determinado, 'Despacito', como marca el ya considerado himno nacional -de alcance, eso sí, mundial- que situó el barrio de La Perla en primera línea de su circuito turístico.

Puerto Rico

Puerto Rico Iberia

Bañada también por las aguas del Caribe, Cancún resuena como otro de los destinos infalibles del verano. Perderse a lo largo de la emblemática y kilométrica Playa del Carmen, bucear en sus insondables cenotes turquesas, descubrir las ruinas mayas de Tulum o los arrecifes de Cozumel, entre otras maravillas, es posible gracias a la nueva ruta que LEVEL abre en temporada estival y que conectará Cancún con Barcelona desde el 2 de julio. Trayecto que se suma a los que la compañía low-cost de Iberia tiene ya con Buenos Aires, Nueva York (desde el 2 de julio) y San Francisco (desde el 30 de junio).

Level Cancún-Barcelona se suma a sus vuelos a Buenos Aires, Nueva York y San Francisco Los Ángeles es otra de las rutas en EEUU que operará Iberia en verano -junto con Boston, Chicago, Miami y Nueva York-. Un destino de película que se pone a tiro para quienes desean broncearse bajo la atenta mirada de sus 'baywatch' en Venice Beach, emular los pasos de Julia Roberts en Rodeo Drive y mirar, como está mandado en estos meses, las estrellas -¿por qué no?- en el Observatorio Griffith.

Cancún

Cancún Iberia

Para quienes desean perderse por otro vasto territorio, urbano pero con un inconfundible carácter surfero, Los Ángeles no tiene rival. Ya en el viejo continente, Croacia se mantiene como apuesta de Iberia con vuelos a cuatro destinos: Dubrovnik, Split, Zadar y Zagreb. Mano a mano, Portugal y Grecia, rivalizan para conquistar al viajero que busca paisaje, recónditas calas e historia en un mismo destino, destacando de este último Corfú -una de las rutas estivales que Iberia recupera en Europa- y los clásicos destinos de "sol y playa" internacionales operados por Iberia Express como Heraklion, Mikonos, Santorini, Bari, Palermo, Cagliari, Zadar y Malta (que, además, estrena nueva ruta a Cefalonia).

LA GASOLINA ALCANZA EL PRECIO MÁS ALTO EN SIETE AÑOS MIENTRAS LA LUZ PULVERIZA SU COSTE RÉCORD

16/06/2021



Roza los 1,36 euros por litro de media en junio, según los datos recopilados por la Comisión Europea, un nivel nunca visto desde octubre de 2014, pese a que entonces el coste del petróleo era un 37% más caro que en la actualidad

[EL CONFIDENCIAL](#)

Los precios de los suministros básicos no paran de subir. A los precios de récord histórico de la luz,

que lastran el bolsillo del consumidor desde marzo, se suma la fuerte alza de los combustibles fósiles. La gasolina 95 ha escalado en los primeros compases del mes de junio hasta rozar una media de 1,36 euros por litro, según los datos recopilados por el 'Boletín del Petróleo', de la Comisión Europea. Se trata del coste más alto desde octubre de 2014, hace casi siete años. Este encarecimiento se da, además, cuando crece con fuerza la movilidad tras la pandemia y a las puertas del verano, momento en que los ciudadanos se desplazan masivamente a segundas residencias y lugares de vacaciones. El precio de la gasolina de 95 octanos ha escalado un 23% en el último año: llenar un depósito de un vehículo estándar de 60 litros de capacidad costaba hace 12 meses unos 66 euros de media, mientras que ahora supone 81,6 euros (15 euros más cada repostaje completo).

El precio actual de la gasolina, que no se veía desde el otoño de 2014, se da, además, cuando el coste del petróleo es muy inferior. Entonces se adquiría un 37% más caro. Además de que el precio del barril era unos 15 dólares más alto (más de 85 dólares frente a los poco más de 70 dólares actuales), el poder adquisitivo del euro frente al dólar era superior al actual (1,20 dólares por euro ahora frente a 1,25 dólares por euro entonces).

¿A qué se debe la subida?

A diferencia de la situación de hace siete años, actualmente la gasolina carga con más impuestos que entonces y el margen bruto de las empresas ha aumentado. En la parte fiscal, cabe destacar que el Gobierno de Rajoy armonizó el 1 de enero de 2019 en toda España el tramo autonómico del tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos. Hasta ese momento, cada comunidad autónoma tenía la competencia para determinar su nivel y había algunas en las que era cero, mientras que en otras estaba al nivel máximo de 4,8 céntimos por litro. Desde entonces, en todas las regiones de España es de 4,8 céntimos por litro. A lo anterior hay que sumar el aumento de márgenes de las compañías petroleras. Según los datos publicados por la CNMC, en otoño de 2014, el margen bruto promedio para la gasolina 95 era de 17,1 céntimos de euro por litro, mientras que en 2021 este margen es de 22,2 céntimos de euros por litros (3,4 céntimos por litro superior a la media de la zona euro). Esto significa que este indicador, que incluye la subida de costes y el beneficio de las compañías, ha aumentado un 30% durante estos años. En los últimos años, la gasolina ha visto cómo se incrementaba su carga impositiva. Además, el margen bruto de las petroleras ha aumentado. Del total del precio de la gasolina, el coste del crudo supone un 30,1%, mientras que los impuestos son el 53,2% y el margen bruto de distribución pesa el 16,7%. El incremento de precios también se está notando para el diésel, aunque algo menos. Ha pasado de un euro por litro hace un año a 1,22 euros por litro actualmente (+22%). No obstante, el precio actual también se dio a finales de 2019 y principios de 2020, y en el otoño de 2018. El diésel tiene una carga impositiva inferior a la de la gasolina (de cada litro de gasóleo A, el 49,1% son impuestos, frente al 53% de la gasolina 95). No obstante, el Gobierno quiere corregir en parte esta situación y ha propuesto elevar sus impuestos en 3,8 céntimos por litro. En este contexto, los expertos no auguran mejoras a corto plazo. La fuerte demanda a nivel mundial de petróleo que está trayendo el fin de las restricciones impuestas por el coronavirus está tirando con fuerza de los precios del barril de crudo. Con una subida de más del 40% del Brent desde hace un año, los mercados de futuros apuntan a que el oro negro superará los 100 dólares por barril, lo que supondría el precio más alto desde 2014.

La luz registra hoy el tercer precio más caro de la historia

A la fuerte subida de los combustibles hay que sumar el coste récord de la electricidad. Este miércoles, el precio medio de la luz en el mercado mayorista alcanzará los 94,66 euros por MWh. Ayer martes superó los 90 euros por MWh. Este coste roza el máximo del año, que se registró el 8 de enero, de 94,99 euros, en plena descarga de la tormenta de nieve Filomena. Solo hay un tercer día en la historia que superó al actual, el 11 de enero de 2002, según detalla 'El Periódico de la Energía'. La subida viene provocada por el alto precio del gas que pagan las centrales generadoras de electricidad con este combustible y por el coste récord del CO₂, el impuesto que se cobra dentro de la Unión Europea por emitir este gas de efecto invernadero. El gas ha pasado de los cinco euros

por MWh el pasado verano a más de 25 euros por MWh en la actualidad. La tonelada de CO₂ se ha encarecido desde los 25 euros a los que cotizaba el pasado año hasta los más de 51 euros en que está actualmente. Esto tiene su efecto, también, en el precio del recibo del gas, otro suministro básico que en muchos casos supone un coste tan importante como el de la luz para muchas familias.

En el caso de la electricidad, toda esta situación está provocando que el precio medio del kWh que se paga en la factura de la luz en junio sea un 74% superior al de hace un año. La subida media interanual del recibo de electricidad es de 28 euros, según cálculos de la asociación de consumidores Facua, que estima que si continúa la tendencia, este será, además del mes de junio más caro, el segundo mes más caro de la historia, solo superado por el invierno de 2012 (el registro entonces era trimestral). El Gobierno está tramitando leyes para tratar de bajar el precio, pero estas tardarán en llegar, ya que el camino elegido hace que no tengan efecto inmediato. Según recalcó este lunes la ministra de Industria, Reyes Maroto, los efectos de las reformas tardarán en llegar. Todo ello está deteriorando el poder adquisitivo de las familias españolas, que ven cómo la subida de suministros básicos se traslada al resto de bienes de consumo, también los de primera necesidad, como los alimentos. No en vano, el IPC de mayo fue el más alto en cuatro años (un 2,7%). El precio de la energía es el factor que más contribuye a la subida. Y la tendencia al alza de la inflación, sin que por ahora lleguen medidas de contención en el corto plazo, supone ya, a ojos de muchos expertos en economía, el mayor riesgo para la recuperación tras la pandemia.

RYANAIR: PILOTO NO TUVO OTRA QUE ATERRIZAR EN BIELORRUSIA

16/06/2021



El piloto de un avión de Ryanair que fue desviado a Bielorrusia el mes pasado, permitiendo el arresto de un periodista bielorruso disidente, no tuvo otra opción que aterrizar en Minsk, aseguró el martes el director general de la aerolínea de bajo costo, Michael O’Leary.

[THE SAN DIEGO UNION-TRIBUNE](#)

El ejecutivo compareció ante una comisión parlamentaria en Londres para dar testimonio sobre lo ocurrido el 23 de mayo, cuando el vuelo, que iba de Grecia a Lituania, fue desviado para aterrizar en la capital de Bielorrusia. El periodista opositor Raman Pratasevich, quien era uno de los pasajeros, fue arrestado al aterrizar.

Los controladores aéreos, contó O’Leary, dijeron al piloto de la nave que había “una amenaza creíble” de que si el avión entraba en el espacio aéreo lituano “sería detonada una bomba colocada a bordo”.

El capitán pidió varias veces comunicarse con el centro de operaciones de Ryanair, pero los controladores aéreos en Minsk le dijeron —falsamente— que la gente de la aerolínea “no estaba contestando el teléfono”, narró O’Leary.

“Esto claramente fue una violación premeditada de todas las reglas, normas y seguridad de la aviación internacional”, enfatizó el ejecutivo.

Añadió que el piloto fue colocado “bajo una presión considerable” para aterrizar en Bielorrusia en vez de las alternativas más cercanas, como Polonia u otros países bálticos.

“No se le obligó específicamente, pero no se le dieron alternativas viables”, comentó O’Leary.

Una vez que la nave aterrizó, entraron “varios individuos no identificados” con cámaras de video, dijo O’Leary.

Entonces “intentaron repetidamente que la tripulación dijera en el video que desviaron voluntariamente el avión a Minsk”, destacó el ejecutivo. La tripulación se negó.

Los países occidentales han calificado el incidente como un descarado secuestro aéreo por parte del gobierno bielorruso. La Unión Europea impuso sanciones al país, incluida la prohibición de entrar a su espacio aéreo y prohibiendo a todas las aerolíneas europeas entrar en el espacio aéreo bielorruso. Las autoridades británicas tomaron medidas similares.

O’Leary se declaró en contra de mantener dichas prohibiciones a largo plazo.

“No podemos tener una situación en la que nuestras aerolíneas, nuestros clientes y nuestros ciudadanos estén constantemente bajo riesgo de ser secuestrados o desviados bajo excusas falsas”, expresó.

“Sin embargo, de igual manera, muchos más ciudadanos británicos se verán ahora afectados por el hecho de que, por ejemplo, los vuelos entre Reino Unido y Asia ahora serán más largos porque tendrán que volar alrededor de Bielorrusia para evitar entrar en el espacio aéreo bielorruso”, añadió.