

AEROLÍNEAS RECUPERAN DEMANDA, PERO NO INGRESOS

18/06/2021



El segmento de viajeros de negocio continúa a la baja

[A21](#)

El regreso parcial de los pasajeros a los aviones no ha generado un incremento equivalente en los ingresos de las líneas aéreas, debido a que un segmento clave continúa sin recuperarse: el de los viajeros de negocios.

De acuerdo con un estudio publicado por la consultora ICF, las tarifas promedio en los mercados domésticos de China y Estados Unidos continúan entre el 33.5 y 40% por debajo de lo que eran previo a la crisis por la pandemia del covid-19 como consecuencia de un menor número de viajeros de negocios y de operaciones internacionales.

No se puede subestimar la importancia de los viajeros de negocio: en 2019, sólo el 12% de todas las personas que subían a un avión lo hacían en cabinas premium, de primera clase o business, sin embargo, representaban el 46% de todos los ingresos provenientes de boletos aéreos para la industria aérea.

ICF señaló que, en total, los viajeros de negocios representaban entre el 55 y el 75% de las ganancias totales de las compañías aéreas legacy a nivel mundial, y ahora este segmento ha desaparecido en gran medida debido al impacto de la pandemia y a la aparición de nuevas tecnologías que permiten llevar a cabo reuniones empresariales virtuales.

Mientras que algunos especialistas de la industria prevén que el segmento se recuperará y que las tecnologías de videoconferencias no podrán sustituir plenamente la confianza de llevar a cabo un negocio cara a cara, otros ven un futuro menos empresarial en los aires.

Ed Bastian, director general de Delta Air Lines señaló que los viajes de negocios podrían quedarse permanentemente entre el 10 y el 20% por debajo de los niveles que tenían previo a la crisis ocasionada por el covid-19. Peter Harbison, director general emérito del Centro para la Aviación (CAPA) hizo una predicción similar en febrero de este año, asegurando que las aerolíneas legacy tendrán que cambiar su modelo de negocios porque este segmento no se recuperará totalmente.

“Los factores que están afectando la demanda del viajero de negocios y corporativo son la sustentabilidad económica y medioambiental. Conforme ambas vayan creciendo en la agenda corporativa, las compañías viajarán menos. Asimismo, las empresas han encontrado que las reuniones en línea son económicamente efectivas, lo que significa que se necesita volar menos y ser capaces de obtener los mismos resultados”, señaló Harbison durante una conferencia de prensa.

En contraparte, American Airlines permanece confiada de que habrá un repunte en el sector, señalando que 47 de las 50 cuentas corporativas más grandes de la aerolínea reanudarían los viajes de negocio este año, conforme se reabra la economía.

Todo este panorama deriva que *“en el corto plazo, veremos a las aerolíneas de servicio completo redirigiendo gran parte de su capacidad en los mercados de placer, compitiendo directamente con las de bajo costo. Ya hemos visto una gran cantidad de ejemplos de esto sucediendo en los Estados Unidos”,* señaló ICF.

Asimismo, conforme se recupere el tráfico de pasajeros, la industria aérea entrará en una era de alta competitividad y rentabilidad reducida, y las métricas que se usaban previo a la pandemia para determinar cuando la industria estaba fallando, consolidándose, creciendo o compitiendo, se están haciendo cada vez más opacas, por lo que la estabilidad para las líneas aéreas podría ser elusiva en los próximos años, finalizó la consultora.

LA UE DA LUZ VERDE A LOS TURISTAS PROCEDENTES DE EEUU

18/06/2021



La Unión Europea ha acordado este miércoles incluir a Estados Unidos en la lista de destinos considerados seguros en el contexto del control del coronavirus.

[PREFERENTE](#)

La Unión Europea ha acordado este miércoles incluir a Estados Unidos en la lista de destinos considerados seguros en el contexto del control del coronavirus.

En la práctica este acuerdo supone permitir los viajes “no esenciales” para que sus turistas puedan viajar este verano a la Unión Europea, si bien la actualización del listado sigue limitando la entrada a un grupo limitado de países y mantiene fuera a Reino Unido, informa Europa Press.

Los embajadores de los Veintisiete ante la UE han constatado un amplio apoyo a esta revisión, que será adoptada formalmente el próximo viernes, durante el consejo de ministros europeos de Finanzas, y podrá entrar en vigor en cuanto sea publicada en el Diario Oficial de la UE.

La lista es una recomendación que los países de la Unión Europea se han comprometido a seguir, si bien los gobiernos pueden optar por imponer medidas distintas pese a todo ya que el control de las fronteras es una competencia nacional.

AMERICAN AIRLINES REANUDA LOS VUELOS DIARIOS DESDE MADRID A MIAMI Y NUEVA YORK

18/06/2021



American reanudará desde este viernes los vuelos diarios entre Madrid y Miami y Nueva York. Ambas rutas se operarán con aviones Boeing 777-300ER con las clases de servicio Flagship Business, Premium Economy y Main Cabin.

[PREFERENTE](#)

American reanudará desde este viernes los vuelos diarios entre Madrid y Miami y Nueva York. Ambas rutas se operarán con aviones Boeing 777-200 con las clases de servicio Flagship Business, Premium Economy y Main Cabin.

Este año, la ruta de Madrid a Miami de American celebra su 30 aniversario. El vuelo comenzó entre las dos ciudades en mayo de 1991, según informa la aerolínea estadounidense.

“Teniendo en cuenta el bienestar y la seguridad de nuestros clientes, nos complace dar la bienvenida nuevamente al vuelo de Madrid a Nueva York y Miami”, dijo José Blazquez, Director Comercial de American para España y Portugal. “American lleva 30 años dando la bienvenida a nuestros clientes que viajan entre Madrid y Miami, en esta importante ruta vacacional y de negocios”, señalan desde la aerolínea.

American también opera vuelos diarios desde Barcelona a Miami y desde Madrid a Dallas-Fort Worth. Iberia, socio de la alianza Joint Business, también opera un servicio diario entre Madrid y Miami.

UNA AEROLÍNEA Y UN AEROPUERTO DEMANDAN AL REINO UNIDO POR SU SEMÁFORO

18/06/2021



La aerolínea irlandesa Ryanair y el británico Manchester Airports Group (MAG), gestor del Aeropuerto de Manchester, han presentado este jueves una demanda legal conjunta ante el Tribunal Superior de Inglaterra contra Gran Bretaña por su sistema de "semáforos" para viajes internacionales, a fin de que se determine su transparencia

[HOSTELTUR](#)

La aerolínea irlandesa Ryanair y el británico Manchester Airports Group (MAG), gestor del Aeropuerto de Manchester, han presentado este jueves una demanda legal conjunta ante el Tribunal Superior de Inglaterra contra Gran Bretaña por su sistema de "semáforos" para viajes internacionales, a fin de que se determine su transparencia, con la esperanza de forzar al Gobierno británico a una relajación de las estrictas reglas sobre la COVID-19 que amenazan la temporada de

vacaciones de verano. Esperan que otras aerolíneas se unan a la acción legal. Los documentos judiciales presentados en el tribunal argumentan que el gobierno británico debería explicar claramente cómo toma decisiones sobre la categorización de países, dado el impacto "dramático" que estas decisiones tienen en la industria de la aviación.

La información es recogida por la agencia británica de noticias Reuters. A solo unas semanas de la temporada alta de verano, los meses de julio y agosto, cuando las empresas del sector turístico obtienen la mayor parte de sus ingresos y ganancias, la industria de la aviación está preocupada por perder otro verano debido a las restricciones a la movilidad y el bloqueo a la mayoría de los viajes que el Gobierno británico mantiene por la COVID-19, lo que se traducirá en más pérdidas de empleos y tensión financiera.

La industria aérea, así como otros sectores, ha criticado repetidamente el sistema de semáforos del gobierno para destinos internacionales, señalando que es impredecible y no tiene soporte científico. Agregan que algunos países e islas de bajo riesgo deberían estar abiertos para los viajes.

Un portavoz del gobierno dijo que no puede comentar sobre los procedimientos legales. "Reconocemos que este es un período desafiante para el sector, ya que buscamos equilibrar la reapertura oportuna de los viajes internacionales al tiempo que salvaguardamos la salud pública y protegemos el despliegue de la vacuna", dijo el gobierno en un comunicado.

Gran Bretaña permitió nuevamente las vacaciones a partir de mayo después de meses de bloqueo, pero desalienta los viajes a destinos turísticos populares como España, Francia, Grecia y Estados Unidos, clasificándolos como "ámbar" según su sistema de semáforos

Esto significa que los viajeros deben estar en cuarentena durante 10 días a su regreso y realizar múltiples pruebas de COVID-19, lo que desalienta los viajes a esos destinos. Solo un puñado de lugares están clasificados como verdes y ninguno en la Unión Europea, después de que Portugal fuera eliminado con poca antelación a principios de junio.

Los documentos judiciales presentados en el tribunal argumentan que el gobierno británico debería explicar claramente cómo toma decisiones sobre la categorización de países, dado el impacto "dramático" que estas decisiones tienen en la industria de la aviación. Consideran que el Gobierno

de Boris Johnson no se está basando en criterios científicos.

"La forma opaca actual en que se toman las decisiones está socavando la confianza del consumidor para reservar vacaciones de verano y hace imposible que los aeropuertos, aerolíneas y otras compañías de viajes planifiquen la recuperación de los viajes internacionales", dijeron las compañías en una declaración a Reuters

La industria aérea contaba con que el mercado británico fuera uno de los pioneros en la reanudación de los viajes, dado que el país tiene una de las campañas más rápidas y tasas más altas de vacunación del mundo.

NUEVA VERSIÓN DEL PROTOCOLO DE SEGURIDAD DE LA SALUD DE LA AVIACIÓN

18/06/2021



La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC) emitieron una nueva versión del Protocolo de Seguridad de la Salud de la Aviación que proporciona una orientación operativa clara, así como unas recomendaciones para vuelos seguros para la salud que complementen las Iniciativas de la Unión Europea, como los Certificados Covid digitales.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC) emitieron una nueva versión del Protocolo de Seguridad de la Salud de la Aviación que proporciona una orientación operativa clara, así como unas recomendaciones para vuelos seguros para la salud que complementen las Iniciativas de la Unión Europea, como los Certificados Covid digitales.

La nueva versión enfatiza la necesidad de mantener medidas sanitarias, como el uso de mascarillas médicas, medidas de higiene y distanciamiento físico. Su objetivo es proporcionar apoyo a las autoridades nacionales de los Estados miembros y a las partes interesadas de la aviación y se basa en las últimas pruebas científicas, la situación epidemiológica y los desarrollos políticos.

“Hemos alcanzado un hito significativo en la pandemia: un cambio real en el enfoque que puede permitir a los viajeros volar de nuevo sin preocuparse excesivamente de que las reglas puedan

cambiar en poco tiempo, complicando su viaje o haciéndolo imposible”, dijo el director ejecutivo de EASA, Patrick Ky.

“La industria y los pasajeros han estado esperando este momento durante mucho tiempo. Gracias a la información epidemiológica experta del ECDC, estamos seguros de que este protocolo ofrece pautas prácticas y pragmáticas para viajes seguros para la salud”, comenta Ky.

De acuerdo con la evidencia científica actual y la recomendación del Consejo Europeo, el Protocolo propone que las personas que estén completamente vacunadas contra el Covid-19 o que se recuperaron de la enfermedad en los últimos 180 días no deben ser sometidas a pruebas o cuarentena, a menos que provengan de un área de muy alto riesgo o donde esté circulando una variante de preocupación.

Para viajar desde dichos destinos, se podría considerar el requisito de una prueba negativa. Esto podría ser una prueba de detección rápida de antígenos tomada no más de 48 horas antes de la llegada o una prueba de PCR no más de 72 horas antes de la llegada. Además, el uso de formularios de localización de pasajeros para facilitar el rastreo de contactos todavía se considera muy importante.

Además, se debe mantener una distancia física de al menos un metro y se deben usar mascarillas en todas las etapas del viaje. También deben observarse las medidas de higiene de las manos y las vías respiratorias. Todas estas medidas se recomiendan para los viajes aéreos de la UE, pero también para los viajes aéreos hacia y desde terceros países.

“El lanzamiento de los programas de vacunación contra el Covid ha permitido afortunadamente la relajación de algunas medidas para los viajeros completamente vacunados”, dijo Andrea Ammon, directora del ECDC. “Pero si las medidas se relajan demasiado pronto también para las personas no vacunadas, es posible que veamos un rápido aumento de los casos nuevamente. Esto se basa en la evidencia científica actual, así como en las predicciones de modelos del ECDC, que tienen en cuenta la relajación gradual de las medidas no farmacéuticas, la circulación de variantes de interés y el lanzamiento de programas de vacunación. Para controlar eficazmente la transmisión comunitaria del virus, debemos continuar con el despliegue de las vacunas y actuar con cautela hasta que una proporción suficiente de la población europea haya recibido su vacuna”.

Se debe hacer hincapié en garantizar que los nuevos elementos del protocolo, como la verificación de la prueba de vacunación o la recuperación, no creen cuellos de botella y colas en los procesos aeroportuarios. El protocolo recomienda que la información se verifique una sola vez en cada viaje, principalmente antes de llegar al aeropuerto de salida. Este también debería ser el caso de los pasajeros en transbordo.

Las recomendaciones no son vinculantes para los Estados miembros. No obstante, se espera que los países de Europa adopten sus recomendaciones para garantizar la armonización y la recuperación segura del sector del transporte aéreo y el turismo.

LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ESPAÑOLA CELEBRA LA SUSPENSIÓN DE ARANCELES ENTRE EEUU Y LA UE

18/06/2021



La Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio (TEDAE) acoge, el reciente anuncio de la suspensión de aranceles entre Estados Unidos y la Unión Europea, como “un gran paso para la recuperación

económica”.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio (TEDAE) acoge, el reciente anuncio de la suspensión de aranceles entre Estados Unidos y la Unión Europea, como “un gran paso para la recuperación económica”.

Además, considera que estos aranceles, en caso de no haber llegado a un acuerdo, habrían tenido un impacto negativo para los dos países y no solo para sus industrias aeronáuticas y aerolíneas, sino también sobre el empleo, los proveedores y los viajeros y otros sectores no relacionados con la disputa.

La contribución a la economía española del sector aeronáutico, en términos de PIB, se aproxima a los 16.000 millones de euros anuales, de los que más de la mitad (60%) corresponde a la aviación civil. Por ese motivo, “eliminar las trabas al desarrollo de este sector y al comercio internacional es algo muy positivo que repercutirá en nuestra economía”, aseguran desde la asociación.

Por ello, desde TEDAE muestran su compromiso a hacer posible que este marco funcione para promover la igualdad de condiciones, superar las diferencias que existen y abordar con mayor eficacia el reto que plantean las economías no de mercado.

“La Asociación está abierta a cualquier colaboración, evitar cualquier tipo de tensión generada y permitir la recuperación del comercio internacional”, comentan desde TEDAE.

EL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA DESCARTA QUE EL AEROPUERTO PUEDA SER UN HUB

18/06/2021



El presidente de Aena reprocha a Ada Colau que pida “conectividad e inversión” pero sin concretar propuestas

[EL PAÍS](#)

El Ayuntamiento de Barcelona reafirma su postura opositora a la ampliación del aeropuerto. El gobierno de Ada Colau ha presentado un informe que evalúa el encaje medioambiental de las instalaciones del Josep Tarradellas y donde se pone de relieve que la infraestructura no está en condiciones de ser un hub internacional. “No se puede considerar que el aeropuerto de Barcelona tenga unos volúmenes de conexión que lo sitúen dentro de la categoría de hub”, indica el documento, presentado este jueves por Janet Sanz, responsable municipal del área de Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad.

El estudio no solo radiografía la actividad presente del aeropuerto sino que anticipa escenarios futuros. Y, de entrada, renuncia a que se pueda alcanzar la condición de hub. “Las condiciones del mercado tampoco son favorables para la aparición de una compañía que ofrezca vuelos de conexión desde el aeropuerto”, vaticina, al tiempo que sentencia que es igualmente descartable poder constituir un hub “mediante estrategias innovadoras como lo autoconectividad”. El informe resalta que ampliar el aeropuerto dispararía las emisiones contaminantes un 30%. Como alternativa se propone mejorar la conexión ferroviaria y apostar por el aeropuerto de Girona.

El dossier cuenta con casi un centenar de páginas y lo ha elaborado la agencia pública de desarrollo urbano Barcelona Regional. Su contenido es extenso, incluso se pronuncia sobre la “fuerte dependencia del turismo en Barcelona”, pero se centra en impugnar el principal argumento defendido por Aena para justificar la ampliación del Josep Tarradellas. “Los hubs los crean las

compañías aéreas”, indica el informe, y prosigue: “los aeropuertos no son hubs, acogen hubs”.

El texto analiza que para cumplir con la función de nudo de comunicaciones internacional es menester contar con “una alta proporción de pasajeros en conexión”, y se basa en datos del año 2018 para dictaminar que Barcelona pierde todas las comparaciones con otras ciudades europeas. Se pone de relieve que en Frankfurt el 55% de los usuarios son pasajeros en conexión, en Amsterdam lo son el 37%, en Londres-Heathrow el 30% y en Madrid un 22%.

Maurici Lucena, presidente del operador aeroportuario, replicó durante una entrevista en la emisora RAC1 que el de Barcelona es el aeropuerto mejor conectado de Europa a través de vuelos internos y que precisamente esa base ha propiciado que “la demanda de las aerolíneas sea de largo radio”. Esa expectativa es la que avala la voluntad de la compañía para invertir 1.700 millones de euros en El Prat.

El posicionamiento final que adopte el equipo de gobierno de Barcelona no es vinculante para tramitar o no la ampliación, en tanto que solo la Generalitat tiene capacidad de veto antes de que el expediente llegue a la Comisión Europea. Pero Aena y la dirección del aeropuerto reconocen que sin contar con el aval de la capital catalana, el proyecto de ampliación cojea. “La alcaldesa de Barcelona dice que quiere conectividad e inversión pero la propuesta de Aena no le gusta, yo le pido concreción”, refirió Lucena, retando a Ada Colau a orillar ambigüedades porque el tiempo apremia.

El dictamen de Barcelona Regional también analiza el contexto económico y social que rodea al aeropuerto, y subraya que la zona de influencia abarca a un área de población “limitada a 8 o 9 millones de habitantes y dominada por una economía de pymes sin capacidad para generar suficientes pasajeros que viajen en las clases *premium* de los aeronaves, lo que dificulta el establecimiento de un hub competitivo”. “No estoy para nada de acuerdo con lo que expone este estudio derrotista”, manifiesta Óscar Oliver, director general del Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO) y antiguo director comercial de Aeroports de Catalunya. Razona que El Prat no solo tiene potencialidad para actuar como hub sino que, de hecho, “ya ha actuado como tal”.

Oliver pone el ejemplo de la compañía noruega Norwegian, que abrió base en Barcelona para enlazar sus vuelos europeos con destinos americanos. “Norwegian ya no está pero sí nos vale el caso de Vueling y Level, que se complementan en los vuelos de corto y largo radio, y también está el ejemplo de Emirates”. Se refiere a la conexión Dubai-México con escala en Barcelona y a los

planes de la aerolínea de los Emiratos para operar un vuelo desde Dubai a Colombia con escala en una capital europea. “Por qué no puede ser Barcelona?”, se pregunta Oliver.

Según datos de 2019, 5 millones de pasajeros despegaron de las pistas El Prat y tuvieron que hacer escala en un aeropuerto intermedio antes de llegar a su destino internacional. “Esa es una demanda desatendida, interesante para las aerolíneas”, afirma Òscar Oliver.

EL AYUNTAMIENTO ENCARGA UN INFORME A FAVOR DEL AEROPUERTO DE BARCELONA Y OTRO EN CONTRA

18/06/2021



BComú apuesta por Girona pero no quieren perder inversiones, el PSC alega que es una oportunidad

[LA VANGUARDIA](#)

La posición de los comunes y del PSC es diametralmente opuesta sobre la ampliación del aeropuerto de El Prat. Los socialistas están a favor y los comunes están en contra, una disparidad de opinión que no solo ha comenzado a evidenciarse a través de declaraciones o con actos políticos en el territorio; sino que ha llegado al punto de que ambos socios en el Ayuntamiento han encargado sendos informes para defender sus tesis. Los comunes a Barcelona Regional, donde la teniente de alcalde de Urbanismo, Janet Sanz, ejerce de presidenta; los segundos, a la consultora Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA), petición que se hizo desde el área económica del Ayuntamiento.

“Aena ha comenzado la casa por el tejado”, manifestó Janet Sanz, quien ayer al mediodía compareció junto con el concejal de Emergencia Climática y Transición Ecológica, Eloi Badia, para dar cuenta del informe solicitado a Barcelona Regional y que gira alrededor del encaje ambiental de las instalaciones aeroportuarias de El Prat. El medio ambiente es el caballo de batalla de los comunes en contra de las instalaciones. En dicho informe se defienden muchos de los puntos que forman parte del argumentario de los comunes y se aboga por que el aeropuerto no crezca más allá del perímetro actual, para no poner en riesgo La Ricarda con la ampliación de la pista principal. En el informe se defiende la necesidad de aumentar la eficiencia ambiental de las instalaciones, mejorar las conexiones ferroviarias y apostar por la intermodalidad y, también en este sentido, dotar de mayor protagonismo al aeropuerto de Girona y al de Reus para reducir la presión en El Prat, además de “racionalizar” el número de vuelos de corto alcance.

Janet Sanz, en la sobria comparecencia junto a Eloi Badia, abogó, de todas formas, por llevar a cabo la construcción de la terminal satélite y que, igualmente, Aena destine los 1.700 millones de euros vinculados a la ampliación aunque las instalaciones no crezcan. “Hay que aprovechar las inversiones”, manifestó la teniente de alcalde de Urbanismo, que reclamó destinar parte de ese

dinero a reducir emisiones.

Según este informe, la ampliación del aeropuerto supondría un 33% más de emisiones de CO2 anuales. Con una estimación de 70 millones de pasajeros, las emisiones crecerían hasta los 11,1 millones de toneladas, 2,8 millones más.

Pero Aena vincula la multimillonaria inversión a la ampliación de aeropuerto de Barcelona, una actuación que se ve con mejores ojos en el otro informe hecho a petición municipal, el elaborado por la consultora GPA a encargo del área económica del Ayuntamiento, que en este caso está bajo la batuta de los socialistas y del primer teniente de alcalde Jaume Collboni.

En el informe se apunta que aceptar la ampliación del aeropuerto supondrá crecer, por compensación, en una proporción de 1:10 en hábitat natural; mejorará la protección de las especies o que el propio espacio natural crezca en más de un 25%. Sobre las emisiones se hace referencia al uso de nuevos combustibles o de nuevas aeronaves.

En sus conclusiones el informe de GPA incide en que la ampliación y el desarrollo de la ciudad aeroportuaria generarán 365.000 ocupaciones directas e indirectas. Además, sería posible, debido a la configuración de uso de las pistas, mejorar los problemas acústicos en el delta.

IBERIA AMPLÍA SUS MIRAS HACIA ASIA: VOLARÁ A SEÚL CUANDO SE DEN LAS CIRCUNSTANCIAS

18/06/2021



El presidente Javier Sánchez-Prieto participa esta mañana en Barcelona en el Foro empresarial España-Corea

[5 DÍAS](#)

Iberia prepara el terreno para volar a Corea del Sur cuando la actividad aérea se normalice y se den las circunstancias dentro de la propia compañía. Así lo ha reconocido esta mañana públicamente el presidente de la aerolínea, Javier Sánchez-Prieto, presente en Barcelona en el foro empresarial España-Corea.

El destino será Seúl, que se sumaría a Tokio y Shanghái, en la cesta de destinos de Iberia hacia Asia. El ejecutivo no ha hecho mención explícita a las condiciones que deben darse para la entrada de Iberia en ese nuevo mercado, pero se da por descontado que una de ellas es que salga adelante la compra de Air Europa.

Sánchez-Prieto ya dio pistas sobre el interés por Corea del Sur ayer, durante su intervención en la asamblea de la Asociación de Líneas Aéreas. El presidente de Iberia se refirió al fuerte gasto del viajero coreano en sus estancias internacionales, triplicando el que realizan, por ejemplo, británicos y alemanes. También señaló el enorme potencial del Sudeste Asiático para el transporte aéreo a la vista de que más de 2.000 millones de personas pasarán a engrosar la clase media en esa región en el medio plazo.

Una de las misiones que se ha marcado Iberia con la adquisición de Air Europa, actualmente bajo análisis en la Comisión Europea, es abrir mercado en Oriente Medio y Asia. Sánchez-Prieto argumenta que ambas aerolíneas se solapan en su oferta a América Latina, tanto en destinos como en horarios, y que una mejor coordinación entre ambas liberaría aviones para volar hacia el otro lado del mundo. Con ello, suele afirmar el ejecutivo, ganarían España, el hub de Madrid y los viajeros.

IBERIA AVISA A LA UE: “LOS AEROPUERTOS EN ESTADOS UNIDOS YA ESTÁN LLENOS”

18/06/2021



El CEO de Iberia confirma que su plan es usar la integración de Air Europa para apostar por el largo radio y usar el 'hub' de Barajas como puerta a Asia

[PREFERENTE](#)

El CEO de Iberia, Javier Sánchez Prieto, ha aprovechado la asamblea general de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) para pedir con urgencia a la Unión Europea que reabra sus fronteras al resto de continentes con normas no tan restrictivas.

«La Unión Europea es el mercado más cerrado del mundo, mientras que el nivel de actividad entre Latinoamérica y Estados Unidos está al 120% respecto a 2019. En Estados Unidos los aeropuertos ya están llenos», ha manifestado el Iberia, según informa Abc.

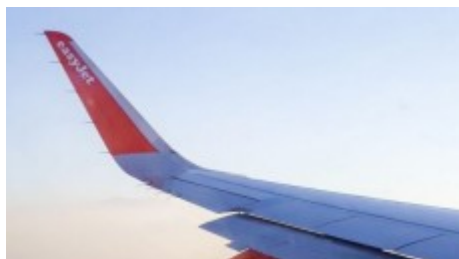
Javier Sánchez Prieto, además, ha confirmado los planes de la compañía de usar la integración con Air Europa para apostar por el largo radio y, concretamente, para usar el 'hub' de Barajas como puerta para el sudeste asiático.

«La región tendrá en 2030 una clase media con más de 2.400 millones de personas. Son los turistas que más gastan de media durante su estancia y Madrid apenas atrae el 5% de los visitantes asiáticos en Europa. Tenemos que saber atraer a estos mercados», ha destacado Sánchez Prieto.

Para Sánchez Prieto, la clave para conseguir que lleguen más visitantes asiáticos a Europa es la digitalización. «Hasta ahora hemos tenido el producto, pero no hemos sabido venderlo en estos mercados. Tenemos que ser capaces de usar la digitalización para promocionarnos y que esos turistas que dejan 3.000 euros de media durante su estancia quieran venir a España», ha agregado.

EASYJET AUMENTARÁ SU OFERTA DE VUELOS CON BALEARES Y CANARIAS ANTE LAS NUEVAS MEDIDAS DE REINO UNIDO

18/06/2021



EasyJet cancela miles de vuelos en una semana ante la extensión de las restricciones en Reino Unido Ryanair pospone la reanudación de muchas de sus rutas ante las dudas sobre el mercado británico

[OK DIARIO](#)

El sector turístico europeo ha recuperado un poco la esperanza. La noticia de que el Gobierno de Reino Unido está valorando la posibilidad de permitir a los ciudadanos británicos que ya estén vacunados y hayan alcanzado la inmunidad, viajar sin tener que cumplir con restricciones como la cuarentena, ha devuelto la esperanza al turismo español. Ante esta noticia, la compañía aérea británica Easyjet ya ha comenzado a planear un incremento de sus vuelos a nuestro país.

Algunas de las zonas donde Easyjet está evaluando aumentar estas frecuencias de cara a las próximas semanas son las islas Canarias y las islas Baleares. Además, hay que tener en cuenta que el Gobierno británico estaba estudiando la opción de incluir estas dos regiones dentro del semáforo verde con el objetivo de fomentar el número de desplazamientos con estas zonas ante la bajada registrada a lo largo de las últimas semanas.

A lo largo de la última semana, distintas aerolíneas como la propia Easyjet o la compañía aérea irlandesa de bajo coste Ryanair, han estado cancelando miles de vuelos como consecuencia de las rígidas restricciones que el primer ministro de la isla británica, Boris Johnson, ha impuesto al país. De este modo, cada vez son más las compañías que muestran su oposición al semáforo británico, y este mismo jueves Ryanair anunció que acudiría a los tribunales para denunciar la política aplicada por Reino Unido.

Otras de las aerolíneas que se ha visto fuertemente afectada por esta decisión del Ejecutivo británico es Vueling. Y es que la realidad es que el sistema del semáforo complica enormemente la recuperación del sector de las aerolíneas que acumula numerosos meses con un importante desplome en el número de pasajeros lastradas por el impacto de la pandemia y la importante caída en la demanda de turistas.

Tras varios meses de restricciones a la movilidad y con la temporada de verano como único salvavidas, la recomendación de Reino Unido de no viajar a España -excluyéndola de su 'lista verde'- va a tener un duro impacto para los hoteles y restaurantes españoles, que registraría pérdidas de hasta 2.400 millones de euros si se pospone la llegada de turistas británicos a nuestro país.

Aunque la revisión de los destinos a los que pueden acceder los turistas procedentes del país británico se revisa cada 20 días, los continuos mensajes del Gobierno de Boris Johnson, desaconsejando los viajes a Europa y Estados Unidos, pueden posponer la entrada de viajeros británicos a nuestro país hasta finales de julio por las restricciones impuestas por Reino Unido, que incluyen hasta una semana de cuarentena.

Petición de IAG

El consejero delegado de IAG, Luis Gallego, señaló este jueves en su discurso en la junta general de accionistas de la compañía, en la que fue reelegido como consejero ejecutivo, que Reino Unido debe eliminar la cuarentena y reducir el número de pruebas a las que deben someterse los pasajeros del país.

Gallego indicó que han hecho un llamamiento al Gobierno británico para que «se apoye en evidencias científicas» para que el sistema de «semáforo Covid» que clasifica el riesgo por países «sea adecuado», añadiendo que las personas vacunadas «deben viajar sin restricciones». Así, resaltó que el Gobierno británico «debe ser más ambicioso» para recuperar «el foco global del Reino Unido» y «aprovechar la implementación del programa de vacunación». El directivo añadió que, en el primer trimestre de 2021, con las restricciones vigentes, la capacidad de British Airways se redujo un 83,5%.

RYANAIR BUSCA VIAJEROS PARA VOLAR ESTE VERANO

18/06/2021



La aerolínea lanza campañas relámpago con descuentos de infarto cada semana. Ryanair conectará Roma con las islas de Fuerteventura y Tenerife a partir de agosto

[VIAJES](#)

La compañía 'low cost' Ryanair continúa poder llenar sus aviones durante la campaña de verano. Precios de escándalo que podemos encontrar en su página web donde vuelven a 'tirar' los precios de los billetes.

Recientemente la compañía low cost anunció en su página web, poder conseguir billetes desde solo 7,9 euros por trayecto. Una oferta que beneficia a todos los aeropuertos de su red. Así que muy pendientes porque podremos encontrar sorpresas en los próximos días desde la página oficial.

VUELOS DIRECTOS DESDE PAMPLONA A OTROS PUNTOS DE ESPAÑA

18/06/2021



El Aeropuerto de Noáin contará, a partir del 1 de julio, con al menos tres destinos: Madrid, Gran Canaria y Tenerife

[DIARIO DE NAVARRA](#)

Desde que comenzó la pandemia los aeropuertos han sufrido cambios constantes, no solo en sus horarios y destinos, sino también en la afluencia de pasajeros. El aeropuerto de Noáin pudo reabrir sus puertas casi tres meses después del confinamiento y en su primer día de actividad recibió a 87 pasajeros.

Sin embargo, no todas las consecuencias de la Covid-19 han sido negativas para el aeropuerto de Pamplona. Un año después de que el virus paralizase España, el Consejo Internacional de Aeropuertos otorgó el premio 'Mejores Medidas de Higiene' a algunos aeródromos de Aena, entre los que se encontraba el de la capital navarra.

Pese a que las dificultades han sido más numerosas que las gratificaciones, esta infraestructura aérea cuenta a 17 de junio de 2021 con al menos dos destinos. Ambos son nacionales, tal como figura en la página web de Aena. El más frecuente es el que tiene como destino Madrid (Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez) que despegue a diario a las 13:50h y a las 21:55h, a excepción de los miércoles y los sábados en los que se mantiene solo el horario nocturno. Es ofrecido por Air Nostrum, filial de Iberia.

La oferta se completa con vuelos a Gran Canaria (Aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria), de la mano de Binter. Están disponibles dos veces a la semana, los viernes y los domingos. El vuelo de los viernes despegue a las 13:05h y el de los domingos lo hace a las 19:50h.

DESTINO Y OFERTA NUEVOS

Además, a partir del mes de julio Binter añadirá otro vuelo semanal a Tenerife (Aeropuerto de Tenerife Norte - Ciudad de La Laguna). Tendrá lugar los martes y despegará desde Pamplona a las 20:25h.

A este nuevo vuelo se suman otras medidas establecidas por Binter para mejorar la conexión entre Navarra y las Islas Canarias. Se trata de una promoción que permitirá adquirir los billetes para volar entre ambos lugares en verano desde 113,68€. Los precios solo serán válidos si se compran billetes de ida y vuelta y variarán según la ruta que se realice. Esta promoción estará disponible hasta el 30 de abril y se podrá aplicar en los vuelos entre el 1 de julio y el 30 de septiembre.

A esto cabe añadir que Binter ofrece de forma gratuita el trayecto interinsular en los vuelos en conexión.

RECIBE EUROWINGS DISCOVER SU CERTIFICADO DE OPERADOR

18/06/2021



COMENZARÁ SUS SERVICIOS EL PRÓXIMO 24 DE JULIO EN LA RUTA FRANKFURT-MOMBASA-ZANZÍBAR

[A21](#)

Eurowings Discover, filial de Grupo Lufthansa dedicada a los viajes de ocio, recibió su licencia de operación y Certificado de Operador Aéreo por parte de la Autoridad Federal de Aviación de Alemania.

La aerolínea comenzará sus servicios el próximo 24 de julio en la ruta Frankfurt-Mombasa-Zanzíbar, con una frecuencia semanal. A partir de agosto, planea tener aumentar dos frecuencias.

Para agosto tendrá tres viajes semanales a Punta Cana (República Dominicana) y cinco vuelos por semana a Windhoek (Namibia), y para octubre, volará tres veces por semana a Las Vegas (Estados Unidos) y Mauricio, al sureste de África.

En cuanto a su horario de invierno, agregará a su red de rutas destinos

como Bridgetown (Barbados), Montego Bay (Jamaica) y Varadero (Cuba), con tres frecuencias semanales en cada destino. Asimismo, en noviembre añadirá a Canarias, Egipto y Marruecos a su red de destinos.

Eurowings Discover tendrá una flota de once aviones durante 2021, y planea incrementar a 21 unidades a mediados del próximo año, divididas en 10 aeronaves A320 y 11 de tipo A330, todas ellas provenientes de Grupo Lufthansa.

La compañía también se convirtió en la primera aerolínea alemana en recibir el Permiso Ilimitado de la Organización de gestión continua de la aeronavegabilidad (CAMO), otorgada por una autoridad nacional de aviación a una empresa de mantenimiento que demuestre cumplir con ciertos criterios de conservación de aeronaves, entre otros.

LOS MOTORES DE ROTORES ABIERTOS PODRÍAN REVOLUCIONAR LA AVIACIÓN

18/06/2021



La compañía aeroespacial franco-estadounidense CFM ha presentado un nuevo motor que podría reducir drásticamente las emisiones y el consumo de combustible sin sacrificar la comodidad de los viajes aéreos.

[SPUTNIK](#)

El nuevo motor de rotor abierto es una evolución de los motores turbofan con alto índice de derivación que ya existen en la actualidad, explican los creadores. Estos rotores abiertos, también conocidos como *propfans* o *ventiladores de hélice*, tienen el potencial de hacer que los viajes en avión sean mucho más limpios y económicos.

Se está desarrollando bajo el programa de Innovación Revolucionaria para Motores Sostenibles (RISE, por sus siglas en inglés), y tiene las paletas de ventilador al descubierto y un estator de geometría variable detrás para suavizar el flujo de aire. Se espera que este diseño sea más eficiente y bastante más silencioso que el de los motores actuales de este tipo.

Los desarrolladores del rotor abierto también planean utilizar la última tecnología en aspas de ventilación en su proyecto, lo que significa que utilizarán compuestos de fibra de carbono. Calculan que podrá reducir un 20% sus emisiones y el consumo de combustible en comparación con los ya eficientes turbofans modernos.

El motor tipo *propfan* no es nuevo. Los ingenieros experimentaron con ellos en la década de 1970

como respuesta a la crisis del petróleo, pero la idea se quedó en el cajón porque el coste del combustible volvió a bajar, explica The Drive. No obstante, los primeros prototipos mostraron mejoras en la eficiencia de combustible de un 30%, en comparación con los motores turbofan contemporáneos.

Actualmente el combustible sigue siendo relativamente barato, pero aun así los Gobiernos están comenzando a poner coto a las emisiones de los aviones de pasajeros en un intento por revertir el cambio climático. Por lo tanto, invertir en una nueva forma de propulsión para la aviación comercial tiene sentido desde el punto de vista comercial, opinan los expertos.

CFM, a su vez, admite que los motores bajo el programa RISE aún tardarán en llegar a los aviones que utilizamos, ya que todavía queda mucho trabajo de investigación y desarrollo. Es probable que pase una década antes de que se resuelvan todos los problemas del proyecto y se utilicen en aviones de pasajeros.