

## **LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE RECLAMAN PRESENCIA EN EL NUEVO ORGANISMO QUE INVESTIGARÁ LOS ACCIDENTES**

**25/06/2021**



Los profesionales del transporte se han unido para pedir a la Administración que cuente con ellos en la nueva Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación de Accidentes del Transporte.

[FLYNEWS](#)

Sindicatos mayoritarios y asociaciones, todas vinculadas al transporte aéreo, ferroviario y marítimo, que no por carretera, crean una plataforma, Seguridad en el Transporte, para que el ministerio de Transportes y Movilidad Urbana considere sus opiniones, y su participación en el nuevo proyecto para la creación de una Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación de Accidentes del Transporte, cuyo anteproyecto de Ley ya ha sido presentado en el Congreso, para recibir alegaciones, antes de su aprobación definitiva.

La idea es una reivindicación antigua en el sector aéreo, especialmente de la Asociación de Víctimas del vuelo JK5022 de Spanair. La creación de una agencia independiente de seguridad que tenga responsabilidad sobre todos los modos de transporte, e independiente del poder ejecutivo, al estilo de la NTSB estadounidense, está cobrando forma ahora, según el compromiso adquirido por José Luis Ábalos, ministro de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana.

De hecho, ya se ha presentado un anteproyecto de Ley que debe pasar los filtros del Congreso para su aprobación. Por este motivo, asociaciones y sindicatos de todos los modos de transporte han reivindicado hoy, en rueda de prensa, que los profesionales sean tenidos en cuenta tanto a la hora de participar de forma activa en el proyecto de la creación de un organismo independiente y unificado para la investigación de incidentes y accidentes de todos los modos de transporte.

La reivindicación se ha materializado en una rueda de prensa en la que han participado Juan Jesús García Fraile, secretario general SEMAF, Óscar Sanguino, presidente de Sepla, Pedro Gragera, presidente de USCA, Santiago Ciriza, Asesor jurídico de COMME y Pilar Vera, presidenta AV. Vuelo JK5022. El mensaje unánime ha sido que el proyecto para la creación de esta nueva agencia es una oportunidad única para corregir errores del pasado.

La plataforma pide que el nuevo organismo sea independiente del poder ejecutivo, para depender del legislativo, como ocurre con la NTSB de Estados Unidos y otras agencias de investigación de accidentes de nuestro entorno europeo. Durante la rueda de prensa se ha puesto como ejemplo la agencia holandesa, y han manifestado que sería un nuevo error que «El investigado sea responsable de su investigación», en referencia a que las diferentes comisiones encargadas de la investigación de accidentes de todos los medios de transporte dependan del ministerio del ramo, ahora MITMA.

«Es necesario que la única ley que abarca todos los modos del transporte (ferroviario, aéreo y marítimo) establezca los mecanismos que permitan una cultura justa de seguridad focalizada en la prevención y en la independencia de las investigaciones de accidentes del transporte”, ha afirmado Óscar Sanguino, presidente de Sepla.

De hecho, todas las organizaciones que integran la plataforma han asegurado que las comisiones actuales buscan más a un culpable que las causas reales de los accidentes, como ha quedado demostrado, han afirmado, «En los diferentes informes de las respectivas comisiones de investigación de los últimos accidentes catastrófico vividos en España, como el del vuelo JK5022, o el accidente del Alvia en Galicia».

La plataforma reivindica una autoridad independiente, con medios económicos e integrada por profesionales de todas los actores que intervienen en el transporte, entre ellos pilotos, controladores aéreos, maquinistas ferroviarios o marinos. «Contar con la experiencia de los profesionales que mueven estos medios de transporte añadiría independencia y profesionalidad a un organismo de investigación», han manifestado.

Por último, han manifestado que se trata de un avance importante, pero que no debe repetir los errores cometidos hasta ahora en las distintas comisiones encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de los diversos modos de transporte. «Sería redundar en los mismos problemas que ahora impiden que tengamos comisiones totalmente independientes y con procedimientos de investigación que no atienden a las recomendaciones de autoridades internacionales», en el caso del transporte aéreo, ha concretado Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Víctimas del Vuelo JK5022, como las que emite OACI.

Óscar Sanguino, presidente de Sepla, ha recordado la importancia de que se garantice la independencia de los profesionales del transporte a la hora de tomar decisiones sobre seguridad “Sólo así nos aseguraremos que no hay ningún otro factor, ni empresarial, ni económico ni organizativo que tenga la capacidad de interferir en las decisiones que afectan exclusivamente a la seguridad”. Una conclusión a la que también ha llegado recientemente la Comisión de Investigación del accidente de Spanair, que ha determinado que la ‘presión por la puntualidad’ afectó de manera negativa a los pilotos a la hora de llevar a cabo las listas de comprobación previas al despegue.»

Las conclusiones de esta plataforma están siendo plasmadas en un documento de alegaciones que será presentado al Ministerio de Transportes para su inclusión en el actual anteproyecto de Ley. Los profesionales han expresado su confianza en que el Ministerio “no ignore las reclamaciones de los que somos los principales responsables de la seguridad de las operaciones de transporte” ha rematado el presidente de USCA, Pedro Gragera.

---

## **LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE EXIGEN UNA AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES INDEPENDIENTE**

**25/06/2021**



Maquinistas ferroviarios, marinos mercantes, controladores aéreos y pilotos solicitan que este organismo no dependa del Ministerio de Transportes • Los principales responsables de la seguridad de las operaciones del transporte han exigido que se garantice que los factores empresariales no interfieran en las decisiones que se toman en pro de la seguridad

La Plataforma por la Seguridad en el Transporte, que agrupa a SEMAF, Sepla, USCA y COMME (Maquinistas, Pilotos, Controladores Aéreos y Marinos Mercantes respectivamente), ha exigido al Ministerio de Transportes que aproveche una oportunidad histórica para blindar la seguridad del transporte en España, ahora que el anteproyecto de ley para la creación de una Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación de Accidentes en los modos de transporte se encuentra en fase de alegaciones.

Así lo han explicado en una rueda de prensa convocada esta mañana, 24 de junio, en la sede de SEMAF, en la que han intervenido Juan Jesús García Fraile, secretario general SEMAF, Oscar Sanguino, presidente de Sepla, Pedro Gragera, presidente de USCA, Santiago Ciriza, Asesor jurídico de COMME y Pilar Vera, presidenta AV. Vuelo JK5022. Todos ellos han querido mostrar la unión de los profesionales del sector del transporte y de la sociedad, para trasladar un mensaje a la Administración: “Es necesario que la única ley que abarca todos los modos del transporte (ferroviario, aéreo y marítimo) establezca los mecanismos que permitan una cultura justa de seguridad focalizada en la prevención y en la independencia de las investigaciones de accidentes del transporte”.

Maquinistas ferroviarios, marinos mercantes, controladores aéreos y pilotos acogen positivamente la presentación del anteproyecto de ley, si bien entienden que en él no se contempla la independencia ni funcional ni económica de este organismo con respecto al Ministerio de Transportes, una condición imprescindible si se quiere garantizar la independencia y la transparencia de las investigaciones de accidentes. “El objetivo debe ser conocer las causas reales que lo han provocado para corregir estos déficits del sistema y prevenir futuros incidentes”, ha destacado Juan Jesús García Fraile.

La autoridad de investigación no puede depender de una de las partes implicadas en el accidente. Ha de contar con un sistema de financiación independiente, así como de sus propios medios técnicos y humanos. En este sentido la Plataforma se ha ofrecido al Ministerio para colaborar en la constitución de la autoridad de Investigación, de forma que en ella estén representados los profesionales de todos los sectores.

Oscar Sanguino, presidente de Sepla, ha recordado la importancia de que se garantice la independencia de los profesionales del transporte a la hora de tomar decisiones sobre seguridad “Sólo así nos aseguraremos que no hay ningún otro factor, ni empresarial, ni económico ni organizativo que tenga la capacidad de interferir en las decisiones que afectan exclusivamente a la seguridad”. Una conclusión a la que también ha llegado recientemente la Comisión de Investigación del accidente de Spanair, que ha determinado que la ‘presión por la puntualidad’ afectó de manera negativa a los pilotos a la hora de llevar a cabo las listas de comprobación previas al despegue.

Las conclusiones de esta plataforma están siendo plasmadas en un documento de alegaciones que será presentado al Ministerio de Transportes para su inclusión en el actual anteproyecto de Ley. Los profesionales han expresado su confianza en que el Ministerio “no ignore las reclamaciones de los que somos los principales responsables de la seguridad de las operaciones de transporte” ha rematado el presidente de USCA, Pedro Gragera.

---

# IBERIA CREE QUE TRAS LA PANDEMIA LAS COSAS NO VOLVERÁN A COMO ERAN EN 2019

25/06/2021



El presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, cree que tras la irrupción de la pandemia las cosas no volverán a como eran en 2019, pero tampoco a como lo fueron durante lo peor de la crisis o a como lo son ahora, y señala que la experiencia de viaje con menos nivel de contacto viene para quedarse.

[EL DIARIO](#)

Durante su intervención en el Foro Tendencias organizado por El País, ha subrayado que aún es un interrogante ver cómo va a afectar al mercado de la aviación los cambios en la demanda o el teletrabajo.

Sin embargo, ha apuntado que hay cambios que se van a quedar, como la flexibilidad, que permitió a la aerolínea tomar decisiones más rápido, entre ellas cambiar la red de destinos.

Tras sufrir en 2020 el peor año de la historia, el presidente de Iberia ha subrayado que son grandes en el comercio electrónico y que han registrado un impulso "brutal" en la web pero no cree que este crecimiento vaya a quedarse ya que se enmarca en un contexto en el que, por ejemplo, las agencias estaban cerradas.

"Las cosas no volverán a lo que fueron pero tampoco a lo más duro de la pandemia o lo que se vive ahora", ha insistido el presidente de Iberia, que ha reconocido que la compañía no estaba preparada para lo que vino y tuvo que reaccionar muy rápido.

## DEBATE Y PEDAGOGÍA PARA ABORDAR LA SOSTENIBILIDAD EN LA AVIACIÓN

Por otro lado, ha pedido una reflexión más serena y pedagogía para abordar la sostenibilidad en la aviación. A este respecto, ha indicado que los aviones más eficientes son los más baratos de operar y que la industria genera el 2,5 % de las emisiones de CO<sub>2</sub>, que en un 80 % viene de aviones que vuelan más de 1.500 km para los cuales no existe una solución técnica.

Ha insistido en que actualmente no existe un avión de hidrógeno y que es fundamental abrir un debate sereno sobre si tiene sentido prohibir los trayectos cortos y acabar con la democratización de la aviación.

Con respecto a los fondos europeos, ha asegurado que para que tengan una función transformadora tienen que tener un sentido estricto de negocio ya que los proyectos los van a desarrollar las empresas y tienen que ser una inversión, no un gasto.

A este respecto, el presidente de Enagas, Antonio Llardén, ha señalado en la misma jornada que los fondos europeos son un medio, no un fin, y que debe existir más diálogo, coordinación entre empresas y administraciones, jerarquizar lo más importante y fusionar proyectos si son similares.

Tras la irrupción de la pandemia, ha afirmado que la compañía está trabajando en más ciberseguridad e inteligencia artificial para prever mejor lo que puede pasar, y que la sostenibilidad es irreversible y empieza a estar exigida por algunos accionistas, además de los gobiernos o la opinión pública.

---

## SÁNCHEZ-PRieto (IBERIA) PIDE SOLUCIONES CONJUNTAS ENTRE LAS AEROLÍNEAS Y GOBIERNOS PARA RECUPERAR EL SECTOR AERONÁUTICO

25/06/2021



El presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, ha pedido soluciones o medidas conjuntas entre las aerolíneas y gobiernos para recuperar el sector aeronáutico en materias de digitalización, sostenibilidad y vertebración territorial.

[EUROPAPRESS](#)

Así lo ha manifestado en el Foro Tendencias 2022, organizado por el diario 'El País', en el que el directivo ha lamentado que la industria del transporte aéreo ha vivido "el peor año de su historia" por la pandemia.

Sin embargo, ha destacado un punto positivo dentro del contexto de la crisis sanitaria, y es que "se ha hecho más evidente el componente social de las empresas", gracias a los vuelos de repatriación o el transporte de material sanitario.

---

## AENA PLANEA VOLVER AL DIVIDENDO EN 2022

25/06/2021



La cotizada ultima la redacción de un plan estratégico quinquenal que, por primera vez, hará coincidir con el documento que regula sus inversiones y las tasas que cobra a las aerolíneas.

[EXPANSIÓN](#)

Aena tiene claro que la crisis del coronavirus es un paréntesis en su trayectoria. Los hábitos de volar no van a cambiar sustancialmente y el sector volverá a superar los niveles previos a la pandemia. Quizá la gran diferencia estribará en la preocupación ambiental y la digitalización. Con esta filosofía, el grupo presidido por Maurici Lucena prepara un plan estratégico a cinco años vista entre cuyos aspectos destacan la recuperación cuanto antes de los niveles de tráfico previos a marzo de 2020 -algo que no llegará, previsiblemente, hasta 2025 o 2026- y, de cara a los accionistas, volver al dividendo. La previsión es obtener ganancias en 2022, lo que permitiría retribuir al accionista con cargo a este ejercicio.

El último plan estratégico del gestor aeroportuario, de cuatro años, termina este año y estaba centrado en el aumento de la capacidad de las instalaciones, la digitalización, el rediseño de espacios comerciales, la expansión internacional, la minimización del impacto ambiental y una distribución del dividendo sobre el beneficio neto (pay out) del 80%.

Aena está trabajando ya en un plan de negocio, aunque en esta ocasión el periodo será de cinco años: entre 2022 y 2026, de manera que se ejecutará en paralelo al Documento de Regulación Aeroportuaria para los mismos años (Dora II). Ambos textos se harán coincidir temporalmente, dada su complementariedad.

#### Inversión regulada

El Dora II establece las inversiones reguladas, cifradas en 2.250 millones hasta 2026, así como una subida de tasas aeroportuarias acumulada del 5,5% y sobre la que las aerolíneas han planteado un recorte. Entre las principales actuaciones del Dora II figuran los inicios de las ampliaciones de Barajas y El Prat, en este último caso con el previsible "sí, pero" de la Generalitat. Para el Dora II es necesaria la luz verde del Gobierno en un Consejo de Ministros antes del próximo 30 de septiembre; además, el documento debe ser revisado y corregido antes por Aviación Civil y la CNMC (probablemente, se recortará el incremento de las tasas). En cambio, el plan estratégico necesitará solo la luz verde del consejo de administración de la cotizada.

Uno de los aspectos en el que más interesados están los inversores es el dividendo. Fuentes del sector explican que la cotizada tiene la intención de mantener su política de remuneración, que llevó a cabo por última vez en 2019 a cuenta de los beneficios de 2018, con una distribución de 1.040 millones. Fueron 6,93 euros brutos por acción.

En 2020 el consejo aprobó, antes de la pandemia, el pago de 1.153 millones, pero finalmente se anuló en la junta. Aena se dotó de unos 2.000 millones de liquidez en créditos, que le habrían permitido pagar el dividendo, pero el desplome de la actividad y la necesidad de salvaguardar la caja aconsejaron retener ese importe. Actualmente, los principales accionistas son el propio Estado, a través de Enaire (51%), TCI (7,5%) y BlackRock (3%).

#### Volver a beneficios

Los cálculos apuntan a que Aena podría recuperar los primeros beneficios en 2022, de manera que en 2023 se podría repartir dividendo con cargo al ejercicio anterior. El pay out del 80% no implica comprometer una cifra concreta, sino una proporción sobre el beneficio neto en una compañía que, en los últimos años, ha sido capaz de generar un alto beneficio neto.

El plan estratégico dará un paso más allá en sostenibilidad, una vez que el consejo de administración ya tiene que rendir cuentas de los avances ante los accionistas. Su objetivo es llegar a 2026 con todo el plan fotovoltaico desplegado y prepararse para alcanzar en 2040 las cero emisiones netas de carbono en sus propias actividades (sin incluir a las aerolíneas), dentro de su voluntad de contribuir a una aviación sostenible a medio plazo.

Pero uno de los puntos donde el plan incidirá también es en la obtención de ingresos no vinculados con la actividad aeronáutica, especialmente los comerciales, los inmobiliarios y otros que pudieran llegar por el aprovechamiento de las nuevas tecnologías, que también deben ayudar a mejorar la experiencia del usuario.

En el caso de los ingresos comerciales, un informe reciente de Fitch señalaba que los aeropuertos de Aena, con cerca de cinco euros al año por pasajero, están a la cola en Europa, sobre todo si se comparan con los 10 euros de Heathrow. La compañía tiene abiertos varios conflictos con las tiendas y restaurantes a cuenta de las rentas por la pandemia, pero a medio plazo el objetivo de Aena, que revisará el modelo de negocio comercial, es abrir nuevos espacios y recuperar el nivel de ingresos previo al coronavirus.

El desarrollo inmobiliario anexo a Barajas y a El Prat, que está parado por el coronavirus, será abordado en el nuevo plan estratégico e introducirá un retoque parcial de los usos. La compañía tiene como meta mejorar la integración de sus aeropuertos con las ciudades que los albergan. Otro objetivo será avanzar en la internacionalización tras la entrada en Brasil.



## TRÁFICO

Pendientes de lo que suceda este verano, el tráfico aeroportuario en España acumula un descenso del 82% en el número de pasajeros (17,8 millones de personas) y del 57% en el número de operaciones entre enero y mayo, según Aena.

## EL GESTOR NO CEDE ANTE DUFREY, SSP Y AREAS

El enfrentamiento entre Aena y las multinacionales que explotan las tiendas y los restaurantes de los aeropuertos lo terminarán decidiendo los tribunales. Esa es, a día de hoy, la postura de Aena, que no piensa ceder en su posición después de que los jueces hayan dictado medidas cautelares que impiden al gestor público cobrar las rentas mínimas garantizadas (RMGA) de 2020 de Dufry, SSP y Areas, los tres principales clientes, y le prohíbe ejecutar los avales bancarios por impago. El conflicto se ha extendido a otros negocios en las terminales como, por ejemplo, la actividad publicitaria que realiza la empresa Exterior Plus. En juego, unos 500 millones de euros solo por la RMGA de 2020.

---

## AIR FRANCE-KLM RECIBE DEMANDA DE MÁS DE 2.200 MILLONES DE EUROS EN COLOCACIÓN DE BONOS

25/06/2021



Air France-KLM recibió más de 2.200 millones de euros (2.630 millones de dólares) de demanda para una venta de bonos con la que podría captar 600 millones de euros este jueves, según un banco que participa en la operación.

[EURONEWS](#)

La compañía aérea fijó el precio inicial en torno al 3,75% para un nuevo bono a tres años y en torno al 4,5% para un bono a cinco años a primera hora del jueves, según un mensaje a los inversores visto por Reuters.

El grupo prevé recaudar 300 millones de euros de cada uno de los dos tramos y se espera que el precio se fije más tarde el jueves, según el mensaje.

Varios operadores aéreos, entre ellos Easyjet, IAG, propietaria de British Airways, y Ryanair, han emitido bonos este año después de que los programas de vacunación en toda Europa hicieran concebir esperanzas de un repunte en el sector de los viajes.

---

## LOS 737MAX DE RYANAIR, CON TRES LIBREAS DIFERENTES

25/06/2021



Boeing comienza a entregar los primeros 737Max de Ryanair, pero lo hará con tres libreas diferentes, porque son tres compañías en una, por mucho que sólo mande uno, Michael O'Leary.

[PREFERENTE](#)

Ryanair está operando hoy con 449 aviones, de lejos la mayor flota de Europa y, por supuesto, la mayor en el Viejo Continente de los aviones B737 800. Pero eso se acabó: ahora llega el modelo B737 8200, que en realidad es un Max ligeramente reformado y con él, aparecen nuevas libreas.

Cómo siempre, esto tiene una explicación... económica. En Ryanair el dinero manda. Y el sentido común.

Hoy Ryanair son cuatro compañías: Lauda Air, por un lado, que tiene 29 aviones A320 y que probablemente en un futuro no muy lejano también se pasará a Lauda. Estos aviones están pintados sobre fondo blanco, con el nombre Lauda, comparable con la fotografía que ven del Malta Air. Pero Ryanair tiene dos compañías más: Malta Air y Buzz.

Malta Air es una compañía creada por la irlandesa, con base en Malta, con la que la compañía pretende volar en la Europa Continental. Hoy Malta Air (no confundir con Air Malta, que es la aerolínea del gobierno de Malta) tiene aviones, pero como Ryanair no gasta, van pintados con los colores de Ryanair, de quien ha conseguido los aviones.

La última compañía filial es Buzz. Buzz antes era Ryanair Sun y su base está en Polonia. Los aviones sólo ponen Ryanair porque proceden de la matriz y la cosa no está para gastar en pintura. Buzz era una marca existente en su momento en el aeropuerto de Stansted, con cuyas rutas y marca se hizo Ryanair. De manera que tampoco crea nada. Hasta ahora no había pintado ni un avión con esa marca.

Pero ahora, sin coste adicional, Ryanair debía de decirle a Boeing con que librea quería los aviones y, por ese motivo, por primera vez veremos los colores de estas dos marcas, además naturalmente del color de Ryanair.

En este año 2021 el grupo irlandés sólo recibirá 12 aviones procedentes de la factoría de Boeing. De ellos, seis irán vestidos con la librea de Ryanair y los otros seis serán de Malta Air. En los aparcamientos de Boeing ya hay algún avión pintado con los colores de Buzz, pero no parece que ese avión se vaya a entregar en lo que queda de año.

Antes del verano de 2022, Ryanair espera recibir otros 50 aviones de los 210 comprados. Algunos de ellos, con destino a la filial polaca, lucirán la librea de Buzz.

---

## **BALEARES: LAS AEROLÍNEAS REHACEN SU PLAN DE VUELOS EN HORAS**

**25/06/2021**





Ryanair, Easyjet y Jet2 cambian de estrategia a raíz de la inclusión de Baleares en la lista verde de Reino Unido 432 libras, el precio del vuelo de Londres a Mallorca del 28 de junio

### [PREFERENTE](#)

Noche loca en las sedes de las principales aerolíneas que cubren el trayecto entre Gran Bretaña y Mallorca, Ibiza y Menorca. Loca porque confirmada la inclusión de Baleares en la lista verde, es necesario relanzar el plan de vuelos y adaptarlo a la situación (Baleares y Canarias, cara y cruz en el semáforo Covid de UK).

La más rápida fue Ryanair que a las diez de la noche ya tenía uno y dos vuelos diarios desde Londres. Sus precios se han disparado en minutos: lo más barato, entre semana en julio, costaba en un sentido más de 140 libras; los fines de semana superaba las 350 libras.

Jet2, que opera desde todo el país, recuperó su plan de vuelos a partir del día 1 de julio, dos días después de que se cambie la calificación de Baleares, con precios bastante moderados al menos a primera hora de ayer. Lo más caro, el día 1, 250 libras.

Easyjet es la que tuvo que hacer una revolución más grande en su plan de vuelos porque hace unos días había cancelado su programación para España dejándola en apenas dos o tres vuelos semanales, dependiendo del origen. A Mallorca, desde Londres Gatwick, había apenas dos vuelos semanales. Ayer, el asiento que quedaba disponible para el 28 costaba 432 libras. En la app la compañía estaba reordenando su plan porque hasta mediados de julio no tenía previsto operar con cierta regularidad.

Wizz Air, que es un operador muy competitivo pero marginal, mantiene su plan de vuelos indiferente a la demanda, aunque no así los precios que responden a ella.

El comportamiento de Ibiza, aunque con menor intensidad, también responde a los mismos patrones.

Para Canarias, en cambio, la oferta de vuelos es mínima. Apenas unos pocos semanales por parte de algunas compañías. Sin embargo, pese a tan limitada oferta, la demanda es suficiente y los precios son bastante altos. Hay vuelos a Lanzarote por 500 libras, para el único vuelo semanal de Easyjet. Los regresos, en cambio, en julio cuestan mucho menos. Hay vuelos desde Fuerteventura a 20 libras.

---

## **BALEARES Y CANARIAS, CARA Y CRUZ EN EL SEMÁFORO COVID DE UK**

**25/06/2021**



Baleares, con una de las tasas de contagios más bajas de España, accede a la lista verde de UK tras dos intentos fallidos. Canarias, por su parte, se ve penalizada por el alza de los casos en Tenerife y sigue en color ámbar hasta el 19 de julio

### [PREFERENTE](#)

Preferente puede adelantar en primicia que Baleares accederá a la lista verde de Reino Unido. El archipiélago, con una incidencia acumulada a 14 días de 44 casos por 100.000 habitantes, da un paso crucial para volver a recibir turistas británicos a partir del 28 de junio, cuando entrará en vigor la revisión del semáforo Covid-19 (El semáforo Covid arruina a las agencias de viajes británicas).

Por el contrario, tanto Canarias como los destinos peninsulares se mantendrán en la lista ámbar durante las próximas tres semanas (la próxima revisión tendrá lugar el 19 de julio) (Baleares y Canarias se quedan fuera de la lista verde británica).

En el caso del archipiélago canario, se cumplen los presagios de los hoteleros, que a principios de semanas mostraron su temor por el riesgo de que el alza de casos en Tenerife afectase al conjunto de las islas. Según los datos facilitados ayer por el Ministerio de Sanidad, Canarias tiene una incidencia acumulada a 14 días de 94 casos por 100.000 habitantes. La media española es de 92.

Pese a la presión a la que ha sido sometido por parte de la industria turística británica, el Gobierno de Boris Johnson ya avisó que no llevaría a cabo una reapertura masiva del turismo internacional (Gran movilización en Reino Unido contra el semáforo Covid). Con este enfoque tan cauteloso busca revertir el alza de contagios que viene sufriendo, intentando reducir al máximo el riesgo de importación de nuevas variantes.

---

## **AIR FRANCE ALCANZARÁ ESTE VERANO EL 65% DE SU CAPACIDAD PREPANDEMIA**

**25/06/2021**



Ultima la puesta a punto de 22 aviones y operará con un total de 181 durante la temporada estival

### [PREFERENTE](#)

Air France ofrecerá esta temporada de verano cerca de 200 destinos en todo el mundo, incluidos más de 110 en Francia, Europa y el norte de África. En la red de corta y media distancia, además de su programación habitual, operará 81 rutas estacionales, de las cuales 23 son nuevas. Contará con más de 40 rutas de verano en la red doméstica francesa (Air France quiere más dinero tras cobrar el segundo rescate).

En Europa, se centrará en destinos de ocio como Grecia, Portugal, España e Italia, con salidas desde París y las regiones francesas. En España, ofrecerá vuelos desde 10 aeropuertos e inaugurará la ruta entre Las Palmas de Gran Canaria y París-Charles de Gaulle, así como entre Ibiza y París-Orly. La primera, operada por A320, se estrenará el próximo 5 de julio y contará con dos frecuencias semanales. La segunda lo hará el 28 de junio con A318.

En cuanto a los vuelos de larga distancia, la aerolínea reforzará su presencia en Pointe-à-Pitre

(Guadalupe), Fort-de-France (Martinica) y Saint-Denis de La Réunion desde París-Orly y París-Charles de Gaulle.

En julio y agosto de 2021, la programación de vuelos de Air France representará el 65% de la capacidad desplegada en las mismas fechas en 2019, frente al 40% en mayo. Para acompañar el aumento de las frecuencias, sus equipos de mantenimiento están trabajando intensamente en la preparación de 10 aviones de medio radio y 12 de larga distancia que se encontraban estacionados por la pandemia. En total, 181 aviones de Air France estarán en funcionamiento este verano.

---

## **BORIS JOHNSON DA LUZ "VERDE" A LOS INGLESES PARA VIAJAR A BALEARES PERO NO A CANARIAS**

**25/06/2021**



Las dudas del 'premier' desesperan a los anfitriones del turismo británico y Portugal amenaza con imponer cuarentena a los viajeros procedentes de las islas

[EL MUNDO](#)

Boris Johnson ha dado finalmente luz verde a los turistas ingleses para viajar a las islas Baleares sin apenas restricciones. Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera se han unido a Malta en la privilegiada lista de "destinos seguros" para volar desde Inglaterra e Irlanda del Norte, después de un día marcado por las dudas y la desesperación de los países anfitriones del turismo británico.

Canarias, otro territorio cuya actividad turística es muy dependiente del turismo británico, aún sigue sin pasar a la lista de destinos seguros elaborada por Londres. La consejera de Turismo del Gobierno de Canarias, Yaiza Castilla, advierte que la decisión, tras los malos datos epidemiológicos de los últimos días, "supone una importante mancha para la buena imagen de las islas como destino seguro".

La noticia fue recibida como agua de junio por el maltrecho sector turístico y hotelero en las Baleares, reactivado recientemente por la llegada de turistas alemanes, pero a la espera de la ola británica para poder salvar la temporada veraniega.

Las islas Canarias y el resto de España seguirán sin embargo en la lista "ámbar" (con cuarentena obligada de diez días a la entrada en suelo británico), aunque los vacunados con pauta completa podrán posiblemente eludir las restricciones a partir de agosto.

El propio Boris Johnson insinuó el jueves que existe "una gran posibilidad de abrir los viajes" gracias a la "doble vacunación". "Más del 60% de la población ha recibido las dos vacunas, el 83% ha recibido ya una y seguimos avanzando", declaró el premier.

Como contrapunto a la noticia de la inclusión de Baleares en la "lista verde", con la que se llevaba especulando desde hace semana, los últimos datos sobre el aumento de la incidencia del Covid en las islas británicas han vuelto a disparar las alarmas. Pese a tener el índice más alto de vacunación de Europa, el Reino Unido ha vuelto a ponerse a la cabeza por el número de casos diarios (16.703 infecciones y 21 muertes), debido a la propagación de la variante "delta" o india que ha puesto en

guardia a la Unión Europea.

La canciller Angela Merkel instó a los líderes de la UE a tomar una postura unitaria e imponer la cuarentena a los visitantes del Reino Unido por la preocupación ante la nueva variante. El presidente francés Emmanuel Macron recogió el testigo e incluso el Gobierno portugués se está planteando también las nuevas restricciones al turismo británico.

España, Grecia y Portugal eliminaron en mayo las restricciones a los visitantes británicos con la intención de reactivar sus sectores turísticos este verano y a la espera de cierta reciprocidad por parte de Londres. Portugal llegó a estar de hecho en la "lista verde" durante varias semanas, antes de que el Gobierno británico decidiera dar repentinamente marcha atrás e incluirla en la "lista ámbar", lo que causó graves trastornos a miles de turistas y provocó notables fricciones políticas.

El primer ministro portugués, António Costa, que llegó a criticar la arbitrariedad y la falta de lógica del sistema británico, amenazó de hecho el jueves con tomarse la revancha e imponer cuarentenas a los turistas ingleses, siguiendo los pasos de Alemania y Francia. Costa recalcó que el Reino Unido podría sumarse a la lista de países a cuyos visitantes se exige cuarentena a su llegada a suelo luso por el alto nivel de infecciones de Covid.

Las señales enviadas desde el día anterior por la Unión Europea retrasaron de hecho varias horas el anuncio de la esperada revisión de la lista tricolor. El secretario de Transportes Grant Shapps tenía previsto comparecer ante la prensa para informar sobre los ligeros cambios y las nuevas incorporaciones a la "lista verde", donde figuraban una escasa decenas de lugares como Gibraltar, Israel, Islandia o las islas Faroe.

Irlanda del Norte se adelantó de hecho al anuncio que afecta a Inglaterra, e incluyó a Baleares, Malta y Madeira junto a varias islas del Caribe en la "lista verde", que libera a los visitantes y a los turistas de vuelta de la cuarentena (aunque están igualmente obligados a presentar un "PCR" negativo efectuado en el lugar de origen y someterse a una nueva prueba el segundo día después de aterrizar).

Un estudio interno, revelado por The Times, ha concluido que solo uno de cada 200 visitantes de países ámbar ha dado positivo en las últimas semanas, lo cual ha obligado a revisar el sistema, duramente cuestionado por la industria aérea y por decenas de diputados 'tories', con la ex premier Theresa May a la cabeza, reclamando "una mayor apertura al mundo".

Canarias advierte que la decisión supone una mancha para la imagen de las islas  
La consejera de Turismo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias, Yaiza Castilla, advierte que la decisión de Reino Unido de dejar fuera de la lista verde a Canarias, debido a los malos datos epidemiológicos de los últimos días, "supone una importante mancha para la buena imagen de las islas como destino seguro que ha estado cosechando a lo largo de más de un año" y advierte que puede extenderse, "si no controlamos la pandemia, respecto a otros mercados".

En este sentido, Castilla hace un llamamiento "a la responsabilidad individual de todos los canarios y canarias para que se cumplan las medidas sanitarias a rajatabla y poder pasar a formar parte cuanto antes de la lista verde".

Pese a la decisión de hoy, destaca como positivo el hecho de que por primera vez el Reino Unido distinga a los territorios insulares del territorio continental. "Es cierto que nos mantienen en la lista de territorios ámbar pero hemos conseguido que nos separen del territorio peninsular, lo que nos facilita el acceso a la lista verde una vez que bajemos el índice epidemiológico de toda la comunidad autónoma", explica.

---

# LOS INGLESES VENDRÁN ATEMORIZADOS

25/06/2021



Evidentemente, los ingleses empezarán a viajar a Baleares desde ya.

## [PREFERENTE](#)

Ni siquiera tienen que esperar al próximo martes, porque lo que cambia se aplica al retorno y no a la ida (Baleares y Canarias, cara y cruz en el semáforo Covid de UK).

Pero vendrán amedrentados. Porque la gente tiene experiencia, ha visto cómo han sido las cosas en el pasado. Y, por las dudas, lo dijo un ministro de segunda línea ayer en Londres: podemos tener cambios en cualquier momento, por lo que yo le sugeriría a la gente que vaya con cuidado. Cambios quiere decir que es posible que haya que regresar 'escopeteado' en cualquier momento, porque las normas pueden modificarse.

Y aunque el ministro no lo hubiera dicho, ahora ya tenemos la experiencia. Desde Portugal, los turistas se han tenido que marchar volando en dos ocasiones. Y eso es siempre con gastos adicionales cuantiosos.

Hay que estar muy ansioso por sol y playa para asumir este riesgo que al fin y al cabo es, sobre todo, económico. Incluso en el mejor escenario, viajar supone al menos dos pruebas PCR por persona, que tienen un coste superior a los 60 euros cada una. Pero los precios de los aviones tampoco van como de costumbre: ayer, con la concentración de la demanda en pocos días, los precios se dispararon, de manera que el sol y la playa van a costar más.

A ver si de esta vez no tienen que salir volando y podemos empezar a hablar de normalización.

---

# ABIERTA LA FRONTERA, LOS RUSOS INVADEN LAS COSTAS DE TURQUÍA

25/06/2021



En abril pasado, debido al Covid -o al menos esta fue la razón oficial- Moscú prohibió todos los vuelos de entrada o de salida de Turquía que, de todos modos, desde finales de 2020 tenían muchos problemas para operar normalmente.

## [PREFERENTE](#)

Pero ahora, esta misma semana, desde este martes, los rusos tienen permiso para poder volar y los turcos lo celebran con euforia porque desde el primer día hay una entrada masiva de estos turistas, de los que en España sabemos que son de alto poder de gasto.

Turquía, como casi todos los países del Mediterráneo, ha pasado de tener un abril con casi sesenta mil contagios nuevos cada día a un junio con apenas cinco mil, lo cual en parte se debe al millón de vacunas que se aplican al día en el país.

Así que desde este martes, los aviones están entrando en masa. El mismo martes se estimaba que doce mil rusos entrarían sólo en un día, a bordo de 44 aviones, según la agencia de noticias estatal turca, Anadolu. El periódico local, Daily Sabah, sin embargo, hablaba de veintitres mil turistas sólo en un día, aunque probablemente esta cifra se deba a un error en el cómputo de plazas, porque 44 aviones, incluso de doble pasillo, no permiten tantas entradas.

Maya Lomidze, presidenta de la Asociación de Operadores Turísticos de Rusia, dijo que se espera que hasta cinco millones de rusos reserven vacaciones en el extranjero este verano y Turquía sigue siendo un destino popular para ellos. "Turquía será el país líder en las vacaciones en el extranjero de este año", dijo Lomidze en Moscú, donde habló sobre los impactos del virus en el sector turístico. Tras señalar que los vuelos entre Rusia y muchos otros países aún están paralizados, Lomidze dijo que "la gente aprovecha que los vuelos han comenzado a Estambul, desde donde pueden ir a varios destinos".

Turquía ocupó el primer lugar entre los países visitados por ciudadanos rusos por turismo el año pasado con casi 7 millones que llegaron al país, y su principal destino de viaje fue Antalya. La ciudad acogió a más de 5,5 millones de rusos en 2019, lo que representa el 35 por ciento del total de sus visitantes.

---

## FEDEA ALERTA DE QUE EL PREACUERDO EN PENSIONES NO RESUELVE EL «PROBLEMA GIGANTESCO» DE SU SOSTENIBILIDAD

25/06/2021



Economistas reclaman una gran reforma global y califican de ilógica la propuesta por fases de Escrivá

[ABC](#)

El preacuerdo en pensiones que los agentes sociales y el Gobierno prevén ratificar la semana que viene tan solo despeja la «parte fácil» del trabajo y no aborda el «problema gigantesco» que supone la sostenibilidad del sistema. Esta es una de las advertencias lanzadas hoy por el subdirector de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea), José Ignacio Conde-Ruiz, uno de los mayores expertos de nuestro país en esta materia, quien ha reconocido también que, aunque el acuerdo garantiza la suficiencia de las pensiones, esto es que no pierdan poder adquisitivo, «quizás pone en riesgo la sostenibilidad del sistema».

Durante la presentación del estudio 'El futuro de las pensiones en España', de la colección de estudios de Cajamar, Conde Ruiz ha clamado por un conjunto de medidas que garantice la supervivencia del sistema. «Como punto de partida, me parece bien que las pensiones no pierdan poder adquisitivo, pero una vez que se hace esto también hay que buscar un mecanismo que compense lo que va a implicar esta medida», ha remarcado en relación con la polémica en torno al factor de sostenibilidad. Según sus cálculos, el vínculo de las pensiones al IPC elevará el déficit estructural de la Seguridad Social entre 3 y 5 puntos del PIB, lo que se traduce entre 30.000 y 50.000 millones.

El economista no ha escondido su frustración ante la actitud de la clase política en este sentido y



ha clamado por la unidad como única salida. «Es insostenible hacer una reforma de calado sin un gran pacto por las pensiones. Ningún Gobierno va a ser capaz de abordar este problema tan gigantesco que tenemos por delante. Esperamos que este gran pacto sea una realidad», ha dicho. Porque, en su opinión, la «reforma por fases» que ha planteado el ministro Escrivá «no tiene lógica», pues debería centrarse en unos cambios globales, introduciendo límites a las pérdidas del sistema e incorporando un sistema de cuentas nacionales «transparente».

También le ha acompañado el director ejecutivo de Fedea, Ángel de la Fuente, quien ha pedido en esta misma línea una política «cauta». «Lo que se ve venir nos preocupa bastante», ha dicho, tras reclamar un «mayor énfasis» en el control del gasto para que no solo los jóvenes sean los que asuman el peso de la estabilidad del sistema, con mayores impuestos y cotizaciones a sus espaldas.

En su opinión, el problema demográfico es acuciante. «Vamos a tener una circunstancia cada vez más difícil, porque se van a ir jubilando las cohortes grandes de la generación del 'baby boom' y los que vienen después van a tener que soportar los costes de las pensiones, por lo que sería aconsejable cierta prudencia», ha explicado. Porque en un sistema como el español, en el que cuantos más trabajadores haya por jubilado, más fácil es mantener el sistema, una de sus patas es las personas activas. La otra, ha dicho, es la productividad. De la Fuente ha fiado a un «milagro de productividad» el reequilibrio del sistema, aunque, se ha lamentado, «no hay ningún indicio de que esto vaya a ser así» y ha asegurado que muchos de los llamados gastos impropios del sistema «no tienen nada de impropio».

---

## MALESTAR POR EL “CASTIGO” A LA HOSTELERÍA DE TENERIFE CON NUEVAS RESTRICCIONES

25/06/2021



Los hoteleros lamentan que se esté "criminalizando a un sector muy controlado" y alertan de la falta de control en los aeropuertos

### [PREFERENTE](#)

La Asociación Hotelera y Extrahotelera de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro (Ashotel) se opone a la decisión del Gobierno de Canarias de restringir la actividad en el ámbito de la hostelería al situar a Tenerife en fase 3 por los altos índices de contagio, “en vez de intervenir en el foco real de los contagios, como son aglomeraciones y fiestas ilegales” (El alza de casos Covid en Tenerife amenaza con “arruinar el verano en Canarias”).

Para su presidente, Jorge Marichal, “se está criminalizando a un sector muy controlado”. Recuerda que tanto “hoteles como restaurantes han invertido en estos meses en adaptar sus negocios para cumplir con las medidas de salud y seguridad para que ahora estemos pagando por quienes no cumplen y participan en aglomeraciones y botellones en espacios abiertos contra los que hasta ahora parece que no se han adoptado medidas”.

“Si los contagios en Tenerife siguen igual no solo ralentizaremos la escasa temporada turística prevista para este verano, sino que influiremos negativamente en el resto de las islas”, advierte Marichal. Recuerda que los mercados emisores “toman como referencia la incidencia de la pandemia en toda la comunidad autónoma” (Baleares y Canarias se quedan fuera de la lista verde británica).

Por otro lado, en relación a los controles en los aeropuertos canarios, Ashotel asegura haber recibido varias informaciones de sus asociados en las que les trasladan que muchos clientes están llegando desde fuera del territorio español sin que se les haya solicitado ningún tipo de documentación que acredite que están libres del virus. “Esto pone de manifiesto que está fallando el control de Sanidad Exterior en los puntos de acceso a Canarias, los aeropuertos, con lo que en el momento en que crezca el número de pasajeros, una vez abran al completo los mercados emisores, la situación se volverá más incontrolable”, alerta.