
IAG BATE LOS 2 EUROS TRAS UN RALLY DEL 11% EN CINCO DÍAS

27/07/2021



La aerolínea subió un 4,7%

[EL ECONOMISTA](#)

IAG recuperó la cota de los 2 euros por acción gracias a una subida del 4,68% en la sesión. En los últimos cinco días recupera un 11%, tras los mínimos en 1,85 euros de la semana pasada y que hicieron temer lo peor. Pero, por el momento, el sector de

viajes se agarra a cualquier buena noticia que se atisbe en el horizonte y, en esta ocasión, se trata de la posible reapertura del tráfico aéreo entre EEUU y Europa con la que se lleva rumoreando las últimas semanas.

El máximo responsable del Aeropuerto de Heathrow, John Holland-Kaye, instó al Gobierno británico, junto a las mayores aerolíneas del país -entre ellas, British Airways- a "reabrir el tráfico con EEUU para los pasajeros vacunados sin necesidad de que tengan que hacer cuarentena o asumir la pérdida de un mayor número de empleos". El Gobierno de Boris Johnson volverá a pronunciarse este mismo viernes.

Entretanto, ayer los inversores se lanzaron a comprar ciclo. El sector turístico se anotó ganancias del 1,57% donde destacó el avance de IAG, seguido de easyjet, con un 3,9% al alza y de Ryanair, un 3,8%. La aerolínea con sede en Irlanda presentó ayer pérdidas de 273 millones de euros, aunque espera cerrar el año en "equilibrio", sostiene.

EL TRIBUNAL DE CUENTAS ARCHIVA LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL RESCATE A LA AEROLÍNEA PLUS ULTRA AL NO CONSTATAR DAÑO PARA LOS FONDOS PÚBLICOS

27/07/2021



El auto de sobreseimiento ha contado con el informe favorable de la Fiscalía y la Abogacía del Estado

[EL PAÍS](#)

El Tribunal de Cuentas ha archivado las diligencias practicadas sobre la ayuda financiera a la empresa Plus Ultra Líneas Aéreas al estimar que su concesión no ha provocado daño alguno a los fondos públicos. La sección de enjuiciamiento del tribunal ha investigado la denuncia presentada por Ciudadanos sobre un

presunto perjuicio causado a las arcas del Estado por esta operación, sin hallar datos que avalen esta tesis. La resolución acordada subraya que “los hechos contemplados en la acción pública no presentan indicios de haber dado lugar al incumplimiento de las leyes reguladoras del régimen presupuestario y de contabilidad aplicable al sector público”.

El auto de archivo, dictado por el consejero Felipe García Ortiz, explica que la investigación se ha centrado en aclarar si tiene fundamento la denuncia de Ciudadanos sobre que la concesión a Plus Ultra de una ayuda financiera con cargo al Fondo de Apoyo a la Solvencia de las Empresas Estratégicas (Fasee), gestionado por la SEPI, por un importe de 53 millones de euros ha producido un “menoscabo en los fondos públicos”. El motivo de ese daño se debería, según el partido dirigido por Inés Arrimadas, a que la citada empresa no reuniría los requisitos exigidos “para ser beneficiaria de dicha ayuda”.

La ayuda consiste en un préstamo ordinario

La resolución constata a este respecto que “la ayuda financiera percibida hasta el momento por la empresa Plus Ultra, por importe de 19 millones de euros, es un préstamo ordinario y como tal no ha originado un perjuicio económico a los fondos públicos”. El auto añade que “un perjuicio a los fondos públicos por la concesión de este préstamo se produciría por su aplicación a finalidades distintas a las que fue concedido”, o por “su falta de amortización en los correspondientes plazos de vencimiento o por impago de los intereses que, en su caso, se hubieran pactado”. La jurisdicción contable sería la encargada de pronunciarse sobre todas estas circunstancias, pero “no han sido objeto de la acción pública ejercitada”.

El rescate de Plus Ultra por parte del Gobierno ha suscitado una gran polémica al tratarse de una aerolínea casi desconocida en el sector, con poca actividad y con unas cuentas maltrechas ya antes de la crisis desencadenada por la pandemia de la covid-19. Desde que se aprobó este rescate, los grupos de la oposición (PP, Ciudadanos y Vox) lo criticaron al considerar que la compañía ni es estratégica (tiene una cuota mínima de mercado) ni es solvente, requisitos establecidos para acceder al fondo de la SEPI. Además, han suscitado multitud de críticas las supuestas conexiones de la compañía con los dirigentes del régimen de Nicolás Maduro en Venezuela. El rescate de la aerolínea se encuentra actualmente investigado por el juzgado de Instrucción número 15 de Madrid, que la semana pasada ordenó suspender la entrega de 34 de los 53 millones de euros que forman parte del rescate del Gobierno. Y concedió cinco días a la compañía aérea para acreditar que realmente necesita este préstamo a fin de pagar a proveedores y asegurar su viabilidad.

El consejero del Tribunal de Cuentas subraya que su decisión ha contado con el respaldo de la Fiscalía y la Abogacía del Estado. El informe de la Fiscalía subrayaba que la ley que rige el funcionamiento del Tribunal de Cuentas y “el criterio constante de la doctrina sobre la materia” exigen que se compruebe “la realidad o efectividad del daño o perjuicio” a los fondos públicos, “lo que significa que este ha de ser real y no meramente potencial o posible, descartando especulaciones acerca de perjuicios contingentes o dudosos”.

No se producen daños a las arcas públicas

El fiscal jefe del Tribunal de Cuentas, Miguel Ángel Torres, insiste en su informe en que en el ámbito de la jurisdicción contable lo más relevante es que se haya producido un daño en relación con determinados caudales públicos y que, además, ese daño sea efectivo y evaluable económicamente, “circunstancia que, en el presente caso, no se ha producido”. El texto añade que “según consta en la documentación aportada por los denunciados”, los préstamos concedidos por el Fondo de Apoyo a la Solvencia para las Empresas Estratégicas todavía no han vencido, “resultando prematuro en el momento actual predecir el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones asumidas por la entidad beneficiaria y el consiguiente perjuicio para los fondos públicos”.

La denuncia de Ciudadanos subrayaba, a su vez, que los hechos relativos a la ayuda concedida a Plus Ultra “ponen de manifiesto que gestores públicos, en sentido amplio, pero suficiente a los

presentes efectos, responsables del manejo de caudales públicos, han producido, por acción u omisión, un daño, además, grave, al erario público, desde el momento en que han hecho posible que una empresa que no reunía los requisitos establecidos por la ley, disfrute de una ayuda a la que no tenía derecho". La tesis de Ciudadanos es que dicha empresa, "en tanto que beneficiaria ilegal de la ayuda, también incurriría en la responsabilidad correspondiente por cuanto su colaboración ha sido imprescindible para la comisión de las irregularidades denunciadas".

GRUPO IBERIA TRANSPORTÓ 88 ÓRGANOS PARA TRASPLANTES EN 2020

27/07/2021



Las compañías del Grupo Iberia --Iberia, Iberia Express e Iberia Regional Air Nostrum--, transportaron 88 órganos para trasplantes en 2020, el 50% de los que viajaron en vuelos comerciales.

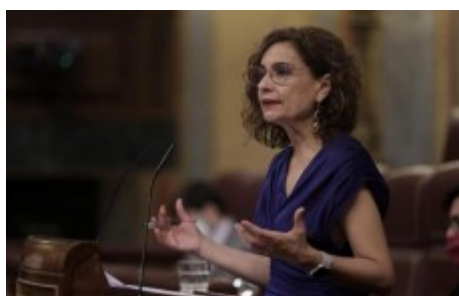
[EUROPAPRESS](#)

En concreto, 60 se transportaron en aviones de Iberia, 24 en aviones de Iberia Express y cuatro en aviones de Air Nostrum. Por su parte, Vueling transportó otros 75 órganos, lo que

convierte al grupo IAG en el principal colaborador de la Organización Nacional de Trasplantes (ONT) en España.

PLUS ULTRA Y AIR EUROPA AMENAZAN CON UN EFECTO BOOMERANG DE 528M A LA SEPI

27/07/2021



La polémica aerolínea y la compañía de los Hidalgo pueden terminar siendo un auténtico dolor de cabeza para el Estado. Ambas fueron las primeras empresas en apuros en ser rescatadas por Hacienda.

[LA INFORMACIÓN](#)

Fueron las dos primeras peticiones de rescate que el Gobierno autorizó a través de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), dependiente del ministerio de Hacienda, y ahora amenazan con ser un auténtico dolor de cabeza para el Estado. Plus Ultra y Air Europa, aerolíneas en apuros por los efectos de la crisis del coronavirus en el tráfico de pasajeros, recibieron en conjunto ayudas por valor de 528 millones de euros entre préstamos ordinarios y participativos. El balón de oxígeno podría no ser suficiente para garantizar su continuidad, habida cuenta de las causas externas al negocio aeronáutico que rodean actualmente a ambas firmas.

La última en arriesgar su futuro ha sido Plus Ultra. La juez titular del Juzgado de Instrucción número 15 de Madrid, Esperanza Collazos, ha ordenado suspender la entrega de parte del rescate (34

millones de euros) que debía recibir la compañía el próximo 28 de julio, es decir, dentro de cinco días. La empresa, que tiene habilitado ese periodo para acreditar que realmente necesita este préstamo para pagar a proveedores, se enfrenta a una posible quiebra si no recibe ese dinero, lo que también golpearía al Estado.

El motivo del efecto boomerang: la SEPI ya destinó los 19 millones iniciales a través de un préstamo ordinario, cuya recuperación queda en el aire con el bloqueo de la justicia a la ayuda restante. Ese motivo ha llevado a la Abogacía del Estado a pronunciarse en contra de la resolución judicial y a afirmar que "la concesión del apoyo financiero no produce ningún quebranto al fondo", sino que dicho perjuicio "se produciría en caso de incumplimiento de la obligación de su devolución por parte de Plus Ultra".

El futuro de la compañía, a la que siempre le ha acompañado la sombra de la sospecha por sus presuntas vinculaciones con empresarios cercanos al régimen chavista de Venezuela, es una incógnita e invita a pensar en una nueva reacción del Estado ante un bloqueo definitivo de los juzgados. A través de la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, el Gobierno siempre ha mostrado públicamente su reconocimiento a la aerolínea como estratégica, pese a representar el 1% de los vuelos y ocupar el puesto 166 entre las aerolíneas españolas. Lo que siempre ha puesto por delante el Ejecutivo es el impacto laboral que puede llegar con la quiebra definitiva de la compañía, con casi 3.000 empleos en juego (350 directos y 2.500 indirectos).

Air Europa y la sombra de la nacionalización

El paquete de ayudas a Plus Ultra puede no ser el único que quede inservible. Recuperar los 475 millones prestados a Air Europa tampoco es una opción asegurada ahora mismo para el Estado. La compañía de los Hidalgo sigue operando en la medida que le permite la crisis del coronavirus, pero su consumo de caja ha ido quemando ese dinero a medida que ha recuperado la actividad. Por tanto, la respuesta a los futuros vencimientos de deuda están condicionados a que la compañía sea finalmente adquirida por parte del holding hispano-británico IAG.

Iberia pide tiempo extra a Bruselas para mantener 'viva' la fusión con Air Europa

A diferencia del caso de Plus Ultra, el incumplimiento de parte de las obligaciones de Air Europa sí podría traducirse en una inmediata nacionalización. La ayuda recibida ya ha incluido tanto el préstamo ordinario (240 millones de euros) como el participativo (235 millones de euros). Este último instrumento de capital contempla que se pueda convertir la deuda en acciones por parte del acreedor, en este caso la SEPI. Dicho extremo conllevaría a que el Estado adquiriera la paternidad de la compañía, del mismo modo que ha sucedido en Italia con Alitalia.

Gran parte de este futuro depende ahora mismo de la voluntad de la Comisión Europea. Bruselas está analizando desde hace semanas las implicaciones en materia de competencia que tendría la unión de Iberia y Air Europa en rutas de corto y largo radio, así como la posible posición dominante en el mercado que podría provocar la operación. Las primeras impresiones de la vicepresidenta Margarethe Vestager no son buenas: preocupan en el Ejecutivo Comunitario hasta 70 rutas distintas.

El paquete de destinos se convertirán en moneda de cambio en la operación, algo que desincentivaría la compra para Iberia y, por tanto, daría al traste con los planes anunciados hace ya más de dos años. El histórico de decisiones de Europa en torno a las operaciones de concentración entre aerolíneas de un mismo país tampoco invitan al optimismo, como ya sucedió en los intentos fallidos entre Ryanair-Air Lingus (2013), en Irlanda.

RYANAIR AUMENTA SUS PÉRDIDAS HASTA LOS 273 MILLONES, PERO ESPERA ACABAR EL AÑO EN EQUILIBRIO

27/07/2021



La aerolínea irlandesa reduce su deuda neta y prevé transportar a cerca de cien millones de viajeros en su ejercicio fiscal

[EXPANSIÓN](#)

Ryanair perdió 273 millones de euros en su primer trimestre fiscal, entre abril y junio, un 47% más que el año pasado, a pesar de haber transportado a 8,1 millones de personas (500.000 pasajeros un año atrás), de haber elevado el grado de ocupación de sus aviones del 61% al 73% y de haber triplicado sus ingresos, hasta los 371 millones de euros. En paralelo, los costes operativos se doblaron, con 675 millones de euros.

"El Covid siguió causando estragos en el negocio, con muchos vuelos cancelados durante la Semana Santa y Pascua y una relajación de las restricciones por parte de los gobiernos de la UE más lenta de lo esperado en mayo y junio", ha explicado el consejero delegado del grupo, Michael O'Leary.

"Los precios siguen por debajo de los niveles pre-Covid; esperamos nueve millones de pasajeros en julio y diez millones en agosto si no hay nuevos contratiempos. Si la mayoría de la población tiene completa la pauta de vacunación en septiembre, creemos que se producirá una fuerte recuperación en nuestro segundo semestre fiscal [octubre de 2021 a marzo de 2022], como ha sucedido con los vuelos nacionales en Estados Unidos", ha añadido el también fundador de la low cost irlandesa.

Liquidez al alza

Ryanair cuenta con una liquidez de 4.060 millones de euros, 810 millones más que un trimestre atrás, después de haber emitido bonos por 1.200 millones por cinco años con un cupón del 0,875%. La deuda neta cayó de 2.280 millones el pasado 31 de marzo a los 1.660 millones al cierre del último trimestre tras amortizar 850 millones de unos bonos de 2014.

La aerolínea espera transportar a entre 90 millones y 100 millones de personas durante su ejercicio fiscal y cree que terminará el año "con una ligera pérdida o en equilibrio". "Esto dependerá de la vacunación y de que no haya nuevas variantes del Covid", ha indicado la compañía.

La semana pasada presentaron resultados las aerolíneas norteamericanas y la británica easyJet, con unas pérdidas trimestrales antes de impuestos de 213 millones de libras (249 millones de euros). El próximo viernes será el turno de IAG, la matriz de Iberia, British Airways y Vueling.

RYANAIR: TODOS SUS INDICADORES MEJORAN SALVO EL RESULTADO NETO

27/07/2021



Pierde un 47% más pese a crecer con fuerza en pasajeros y facturación

[PREFERENTE](#)

Ryanair pierde 273 millones de euros en el primer trimestre de su año fiscal (de abril a junio), lo que supone un incremento del 47% en comparación con los 185 millones del mismo periodo de

2020.

Llama la atención este empeoramiento del resultado neto cuando el resto de indicadores muestran una evolución favorable. La low cost, que ha adoptado una política de precios especialmente agresiva, ha transportado 8,1 millones de viajeros en el citado periodo, frente a los cerca de 500.000 de los mismos meses de 2020, en pleno inicio de la pandemia (Ryanair tira de gangas para llenar sus aviones: billetes por solo 4,99 euros).

Sus ingresos se disparan un 196%, pasando de 125 a 371 millones de euros. También se incrementa de forma significativa su factor de ocupación, desde el 61% de hace un año al 73%.

Su CEO, Michael O'Leary, reconoce que "el Covid-19 continuó causando estragos durante el primer trimestre con la mayoría de los vuelos de Pascua cancelados y una relajación de las medidas de la Unión Europea más lenta de lo esperado".

Pese a ello, confía en una rápida recuperación del negocio a medida que se produzca el esperado levantamiento de las restricciones. "Esperamos que el resultado probable para el año fiscal 2022 esté entre una pequeña pérdida y un punto de equilibrio. Dependerá de la evolución de las vacunas y de que no se desarrollen nuevas variantes de Covid", señala.

LATTITUDE HUB: LA AEROLÍNEA DE LOS HOTELEROS CANARIOS EMPIEZA A VOLAR

27/07/2021



Lattitude Hub ha iniciado sus operaciones con su vuelo directo entre Madrid y Tenerife Sur, que despegó el viernes a las 10.00 horas de Barajas en el Airbus 319 de la compañía que lleva por nombre 'Tenerife'. Esta es la primera de una serie de conexiones que se irán incorporando de forma paulatina y que unirán el aeropuerto con hasta siete ciudades de la península.

[PREFERENTE](#)

El presidente de Lattitude Hub, Jorge Marichal, señaló que, "pese a que el camino recorrido no ha sido fácil, es un orgullo haber conseguido poner en marcha la compañía que ha venido a sumar".

Lattitude Hub aspira a ser más que una compañía aérea, ya que está formada por un empresariado que es prescriptor del destino, especialista en ofrecer experiencias de calidad. Por este motivo, quiere romper el concepto estático del hotel para avanzar hacia una oferta diferenciada que atraiga a cada una de las persona que desea viajar y disfrutar del destino.

La compañía va a realizar una apuesta por la innovación y por la apertura de nuevas rutas, incluidos los mercados emisores no explorados, según las necesidades que se vayan detectando.

En un inicio, las tres ciudades con las que operará será Madrid, Vigo y Bilbao, para ir incrementando de forma progresiva hasta alcanzar las siete previstas.

Los planes de la compañía están cimentados en un exhaustivo trabajo, un análisis de las circunstancias, y la posibilidad de readaptarlos a los diferentes escenarios que se puedan dar. Será la gestión del conocimiento la base para la captación de nuevas rutas y apertura de mercados.

Lattitude Hub ha nacido con la firme convicción de que es necesario apostar por la conectividad de Tenerife y de Canarias en un momento en el que es preciso buscar soluciones diferentes para recuperar y afianzar el flujo turístico, del que depende el sostenimiento del destino. Los catorce hoteleros que forman parte de la compañía junto al operador, One Airways, quieren, además, romper el concepto estático del hotel para avanzar hacia una oferta diferenciada que atraiga a cada una de las personas que desea viajar y disfrutar del destino.

Los vuelos se realizarán con un Airbus 319 con capacidad para 144 pasajeros frente a los 160 tradicionales del resto de compañías, lo que permite un mayor confort al ampliar la distancia entre asientos.

Lattitude Hub ofrecerá, además, una experiencia integral única a diferentes tipos de turista, según sus necesidades y gustos, con el valor añadido de todo el conocimiento que atesora el empresariado hotelero de la Isla y que integra la aerolínea.

Una vez a bordo, las personas que elijan Lattitude Hub podrán disfrutar de servicio de comida a bordo para todo el pasaje y de un moderno sistema de entretenimiento. Todo ello, además, con un exquisito respeto por el medio ambiente. En el servicio a bordo, se usarán materiales compostables de origen orgánico vegetal, lo que permite dar un paso más en el reciclado tradicional y en la eliminación de plástico.

LAS AGENCIAS DE VIAJES DICEN BASTA: DENUNCIAN A RYANAIR TRAS SU RECHAZO A NEGOCIAR EN UNA REUNIÓN

27/07/2021



Ryanair responde a la demanda de las agencias y recomienda a sus clientes no reservar con intermediarios. Las agencias de viajes se lanzan contra Ryanair: presentarán una querrela por atentar contra su honor. Nuevo frente para Ryanair: a las agencias de viajes se sumarán las demandas de cientos de clientes. Las aerolíneas sólo han devuelto el dinero de uno de cada cuatro billetes cancelados por la pandemia.

[OKDIARIO](#)

La batalla entre las agencias de viajes y la aerolínea irlandesa Ryanair se ha agudizado. Tras varios meses en los que el sector de las agencias ha tratado de desbloquear la complicada situación en la que se encontraban ambas partes, finalmente desde la Asociación Corporativa de Agencias de Viajes Especializadas (ACAVE) han decidido presentar una querrela contra la aerolínea, tras su negativa a alcanzar un acuerdo en una mesa de conciliación.

Esta se celebró el pasado 8 de julio y en ella Ryanair se negó a seguir adelante con la negociación, pese a que el enfrentamiento se remonta a principios de este 2021. ACAVE inició este proceso el pasado 7 de abril presentando una demanda de conciliación donde pedía, entre otras cosas, la

rectificación pública de la información falsa que había difundido la multinacional irlandesa.

Hay que recordar que después de que las agencias presentaran esta demanda de conciliación, desde la aerolínea irlandesa de bajo coste se difundió un mensaje a los clientes en el que explicaban que «no hacemos comentarios sobre rumores, especulaciones o casos legales pendientes. Animamos a los clientes a que reserven siempre directamente a través de nuestra web Ryanair.com y a que eviten los intermediarios que no hemos autorizado para vender nuestros vuelos. Así, podemos garantizar el acceso a las tarifas más bajas, un servicio de atención al cliente fiable y reembolsos rápidos».

Además, dentro de esta confrontación Ryanair acusó a las agencias de viajes de inflar el precio de los billetes de avión hasta un 140%. Así, la compañía envió a un importante número de clientes un video en el que acusaba a las agencias de viajes de inflar el precio de las comisiones y de ser las responsables de los reembolsos que los pasajeros no están recibiendo. Sin embargo, desde las agencias insisten en destacar que una gran parte de los reembolsos que todavía no han podido efectuar a sus clientes se deben a que las aerolíneas mantienen este dinero bloqueado.

Uno de cuatro reembolsos

Miles de personas tuvieron que anular o cancelar sus viajes por el estado de alarma por la pandemia del covid-19. Actualmente, tan sólo un 25% de los pasajeros han conseguido que las aerolíneas les hagan el reembolso de los billetes de los vuelos cancelados durante los meses de confinamiento. En un principio, las aerolíneas ofrecieron bonos canjeables en un periodo de 12 meses, pero tras la obligación por parte del Gobierno de ofrecer a los pasajeros la opción de un reembolso del importe en efectivo, las compañías se han enfrentado a un aluvión de solicitudes.

Casi siete meses después de las primeras cancelaciones muchos pasajeros no han conseguido la devolución de su dinero y están teniendo complicaciones para ponerse en contacto con las aerolíneas. Por este motivo, muchos usuarios ponen en duda la devolución de estos billetes y bonos, así como los mecanismos para poder reclamarlos.

El sector

Por otro lado, desde la Confederación Española De Agencias De Viajes (Ceav), destacan a este diario que «no hemos iniciado medidas judiciales porque como Confederación no tenemos legitimación activa para hacer reclamaciones económica de los reembolsos. Eso lo tiene que hacer cada agencia de forma individual». Fuentes del sector confirman a OKDIARIO que efectivamente estas demandas se están produciendo de forma individual y que habrá que esperar cómo evolucionan.

Hay que recordar que desde hace años, Ryanair ha querido impedir a toda costa que sus vuelos pudieran venderse a través de agencias de viajes, pero nunca había recurrido a la atribución falsa de conductas delictivas para lograr su objetivo. En la demanda, se pone de manifiesto que Ryanair ha acusado a las agencias de viajes que han comercializado billetes de Ryanair de haber efectuado actos ilícitos.

ITALIA: EL TRANSPORTE AÉREO SE PARALIZA POR UNA HUELGA

27/07/2021



Hay tradiciones con las que el Covid no puede hacer nada. Como las huelgas en Italia, que siguen produciéndose en el sector del transporte aéreo, indiferentes de la situación general del mercado.

[PREFERENTE](#)

Este lunes fue un día negro para el transporte aéreo. Cientos de vuelos tuvieron que ser cancelados por culpa de la huelga de controladores, convocada por todos los sindicatos importantes de Italia.

Esto provocó una situación de caos en los aeropuertos que se mantuvo inicialmente hasta las 20 horas de la tarde pero que, lógicamente, dado que los aviones a esa no se encontraban en los lugares previstos, se arrastró hasta este martes.

El paro del personal de la ENAV italiana (lo que en España es Enaire) comenzó a las ocho de la mañana y se prolongó por doce horas, hasta las 20. Todos los aeropuertos del país estaban convocados y, según las informaciones de prensa, en todos hubo efectos importantes.

Los controladores –que al ser empleados públicos no han sufrido las consecuencias de la crisis– solitos ya se bastan para parar el país, pero no obstante tuvieron el apoyo de los empleados de algunas otras organizaciones. Por ejemplo, el personal de Easyjet también paró, pero sólo desde las 10 de la mañana a las 20; el personal de tierra de Emirates paró por su parte entre las 10 y las 14 horas.

Los responsables de los aeropuertos italianos se limitaron a decir que se protegerían los vuelos que despegan entre las 7 y las diez de la mañana y, después, los que lo hagan entre las 18 y las 21 horas.

En Italia este tipo de huelgas en el transporte, frecuentemente también en el aéreo, tienen lugar una vez al mes, a veces más. Prácticamente la sociedad las tiene asumidas y se suelen publicar noticias sin demasiada extensión sobre una realidad interiorizada.

IBERIA PIDE AYUDA A LAS AGENCIAS PARA CONSEGUIR DATOS DE CLIENTES

27/07/2021



Precisa de su móvil y correo electrónico para la solución denominada "Tus documentos"

[PREFERENTE](#)

Iberia hace un llamamiento a las agencias de viajes: "Necesitamos su colaboración y apoyo para que los mensajes lleguen a nuestros pasajeros" (Iberia ya supera el 60% de la

capacidad precrisis).

"Sólo es necesario que les solicitéis sus datos de contacto (móvil y correo electrónico) para incluirlos en la reserva y reciban así nuestro enlace y adjuntar la documentación requerida",

prosigue.

La aerolínea precisa de dicha información para su solución interna denominada “Tus documentos”. Lanzada el pasado mes de abril, sirve para verificar los documentos Covid que se requieren para volar (Iberia: tres soportes digitales para facilitar la vida al viajero).

“Desde el momento de la compra, Iberia informa al cliente de los requisitos de documentación exigidos para su viaje y, a través del enlace enviado por la compañía, puede adjuntarlos para su posterior verificación. Así podrá dirigirse directamente a embarcar en su vuelo, sin necesidad de mostrar su documentación relativa al Covid-19 en el mostrador o puerta de embarque”, explica la aerolínea.

DELTA AÑADE SERVICIOS DESDE MADRID Y BARCELONA A ATLANTA

27/07/2021



Delta reiniciará sus vuelos sin escalas a Atlanta desde Barcelona y Madrid a partir del 5 y 6 de agosto, operando cuatro y tres veces por semanas, respectivamente.

[EUROPAPRESS](#)

Estos vuelos complementan los servicios sin escalas existentes de la línea aérea desde Nueva York-JFK, ofreciendo hasta 16 vuelos semanales desde los mayores centros de operaciones de la aerolínea en EEUU a estas dos ciudades españolas.

¿CUÁLES SON LAS AEROLÍNEAS EUROPEAS CON LA MEJOR RECUPERACIÓN?

27/07/2021



De acuerdo con un estudio realizado por Ralph Anker, especialista de la industria aérea, cuatro de las principales aerolíneas de Europa ya están operando con una capacidad superior al 80% de sus niveles prepandémicos.

[A21MX](#)

Estas compañías son KLM, Ryanair, Turkish Airlines y Wizz Air. Las primeras dos ya superaron la barrera del 80% en las últimas semanas, mientras que Turkish Airlines se encuentra al 90% de su capacidad prepandémica y Wizz Air al 95%.

Asimismo, Lufthansa es la aerolínea que lidera a las compañías de bandera de Europa en términos de nuevos destinos agregados desde el verano de 2019.

Detalladamente, la aerolínea alemana ha agregado 37 nuevos destinos desde Frankfurt. A ella le

sigue Air France, compañía que añadió 30 nuevas rutas desde su base en el Aeropuerto Internacional de París, Charles de Gaulle.

A Lufthansa y Air France, le sigue el transportista polaco LOT Polish, quien ocupa el tercer puesto tras agregar 26 nuevas conexiones, principalmente a destinos vacacionales alrededor del Mediterráneo.

En contraparte, la aerolínea finlandesa Finnair es el operador con el peor rendimiento, ya que suspendió 49 rutas y solo ha agregado tres nuevos destinos. Asimismo el informe ANKER señaló que la aerolínea rumana TAROM y Croatia Airlines fueron las compañías que no han lanzado ningún nuevo servicio en los últimos dos años.

Asimismo, el reporte ANKER indicó que, con base en datos de la consultora Cirium, 23 aerolíneas que operan desde 26 aeropuertos tienen actualmente suspendidas casi 700 rutas en comparación con el 2019.