

RENÉ OBERMANN, PRESIDENTE DE AIRBUS: "DEBEMOS SER IMPLACABLES PARA LOGRAR EFICIENCIA. NO SÓLO EN ESPAÑA"

14/06/2021



El primer cierre de una planta de Airbus se plantea en España y Obermann lo justifica dentro de una revisión de su dispersa base de producción. "Si no mejoramos la estructura industrial, corremos el riesgo de no ser competitivos"

[EL MUNDO](#)

El primer cierre de una planta de Airbus se plantea en España y Obermann lo justifica dentro de una revisión de su dispersa base de producción. "Si no mejoramos la estructura industrial, corremos el riesgo de no ser competitivos"

"Es mi primera entrevista", dice René Obermann (Düsseldorf, 1963), pero no lo parece, porque aunque sea un estreno esta conversación telemática con EL MUNDO y otros tres medios de las principales economías del euro, muestra ya pleno dominio de Airbus.

EL DIRECTOR GENERAL DE EASYJET PARA EL SUR DE EUROPA: «CADA VEZ DEPENDEMOS MENOS DEL MERCADO BRITÁNICO»

14/06/2021



Entrevista con Javier Gándara

[ABC](#)

EasyJet acaba de abrir una base estacional en el aeropuerto de Málaga para operar desde la Costa del Sol vuelos a diferentes destinos entre marzo y octubre con tres aviones y un centenar de empleados. El primero será a Birmingham. Con esas noticias, Javier Gándara, director general de la compañía, analiza el impacto del coronavirus en la aerolínea y su relación con Andalucía como destino.

—¿Por qué crean una base en el aeropuerto de Málaga?

Es un destino que conocemos mucho y estaba ya bien conectado. Ahora esto nos permite conectarlo mejor. Ahora lo podemos conectar con lugares donde no tenemos otra base. El primer ejemplo es la ruta de Birmingham. Antes no podríamos haber hecho ese vuelo, pero ahora al estar los aviones en Málaga podemos abrir la ruta. Nos va a permitir conectar mejor la Costa del Sol con el resto de Europa.

—¿Ha llegado la recuperación?

De una forma muy lenta. En los cuatro primeros meses de 2021 apenas han volado el 17% de los pasajeros que lo hicieron en esos meses en 2019, pero es el comienzo. Todo el mundo coincide que hasta 2023 o 2024 no se va a llegar a los niveles de tráfico previos a la pandemia.

- ¿Ya no hay marcha atrás?

—Depende de las decisiones de otros gobiernos, sobre todo el británico. Esperamos que no nos pase lo que el verano pasado, que en julio y agosto iba todo hacia arriba y luego llegaron las decisiones de cierre de Gran Bretaña y Alemania y todo se desplomó. Ahora los ritmos de vacunación han alcanzado velocidad de crucero y a ello se une que se han facilitado los viajes. La PCR limitaba bastante. Una familia de cuatro miembros era 800 euros ida y vuelta. Ahora se ha dado un paso con el test de antígenos, el certificado de vacunación con pauta completa o haberte recuperado del coronavirus. Es todo más sencillo. Pero es imposible saber cuánto vamos a volar este año.

—¿Cuál es la importancia de Andalucía para mejorar los datos?

—Llevamos desde 1999 volando a Andalucía, en concreto a Málaga, pero también a Sevilla y Almería. Hasta antes de la pandemia también a Granada. Es un destino muy consolidado, especialmente Málaga y la Costa del Sol con 2,5 millones de pasajeros en 2019. Era el aeropuerto con más tráfico de la red de EasyJet donde no había una base. Crearla es un paso natural, que nos va a permitir seguir con un desarrollo que lleva ya 22 años y en el que han volado 36 millones de personas.

—¿Qué peso tiene el cliente británico?

—El 50% de nuestro tráfico toca Reino Unido, pero la otra mitad no. De hecho, cada vez más está creciendo más el otro. Inicialmente era una aerolínea británica, pero la hemos diversificado mucho y somos ahora una compañía paneuropea. El británico es el primero en origen, pero desde Suiza (Ginebra y Basilea) hay mucho tráfico con Andalucía, igual que desde Alemania, Francia y ahora desde Holanda. Cada vez dependemos menos del tráfico británico.

—¿Se puede aplicar esa diversificación del cliente a Andalucía?

—El destino está donde está. Necesita una evolución para no depender de un único tráfico y tener más robustez. Debe ser atractivo y ser conocido en toda Europa y el mundo. Así más gente querrá venir. Si quieren venir pondremos vuelos para atender a la demanda. Pero es un destino con un peso tradicional de británicos, con segunda residencia, que se jubilan aquí... Es difícil cambiar una

historia de éxito de tanto tiempo entre la Costa del Sol y el británico.

—¿En su caso está cambiando?

—Hace 20 años todas nuestras bases estaban en Reino Unido, pero luego abrimos Berlín, París, Milán, Madrid... Es parte de una transición en la que EasyJet lleva bastante tiempo. Si vuelas más dentro de Europa, habrá más pasajeros europeos.

—¿EasyJet ha acabado con su crisis?

—No volamos, ni ingresamos nada, desde el 1 de abril hasta mediados de junio, cancelando vuelos y devolviendo dinero a los clientes. Estuvimos con ingresos cero y hacer frente al 30 por ciento de los costes, pero hemos conseguido generar 5.000 millones de libras de tesorería adicional con ayudas, ampliación de capital y créditos.

ÚLTIMAS NOTICIAS DE LA COVID Y LA VACUNACIÓN, EN DIRECTO | EL REINO UNIDO RETRASARÁ CUATRO SEMANAS EL PLAN DE DESESCALADA POR EL AVANCE DE LA VARIANTE INDIA

14/06/2021



El FMI pide al G-7 que asegure los programas de vacunación de los países en desarrollo

[EL PAÍS](#)

El Gobierno del Reino Unido ha acordado retrasar cuatro semanas el levantamiento de todas las restricciones que estaban previstas para el próximo 21 de junio debido al repunte de casos por la contagiosidad de la variante india del coronavirus, según han confirmado fuentes gubernamentales

a la BBC. El primer ministro, Boris Johnson, explicó el plan de desescalada el pasado febrero y fechó para el 21 de junio el *Freedom Day* (El Día de la Libertad), el día en el que el Reino Unido volvería a una situación de práctica normalidad, con eventos de masas y sin recomendar el teletrabajo, pero el Ejecutivo retrasará finalmente esta fecha. Además, la directora gerente del FMI, Kristalina Georgieva, pidió en el marco de la cumbre del G-7 que los países ricos y las compañías farmacéuticas paguen los programas de vacunación en los países en desarrollo. El G-7 acordó donar 1.000 millones de dosis de vacunas durante el próximo año a los Estados con menos recursos, pero la Organización Mundial de la Salud (OMS) cree que hacen falta en torno a 11.000 millones de dosis para vacunar al 70% de la población mundial.

EL TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO DESCENDIÓ EN EL PRIMER CUATRIMESTRE UN 53,4%

14/06/2021



El transporte aéreo doméstico en España en el primer cuatrimestre del año con apenas un millón de pasajeros, registró un descenso del 53,4%, según los datos provisionales de la Estadística de Transporte de Viajeros, que este viernes ha publicado el Instituto Nacional de Estadística (INE).

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

El transporte aéreo doméstico en España en el primer cuatrimestre del año con apenas un millón de pasajeros, registró un descenso del 53,4%, según los datos provisionales de la Estadística de Transporte de Viajeros, que este viernes ha publicado el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La tasa anual de los cuatro primeros meses del año en el transporte peninsular, con 309.000 viajeros, descendió un 64,6%. En los vuelos entre la Península y el resto del territorio, con 464.000 pasajeros, descendió un 53,7%.

Finalmente, según los datos del INE, la tasa anual del tráfico aéreo interinsular en el primer cuatrimestre del año, con 248.000 pasajeros, descendió un 18,2%.

ESTACIONES Y AEROPUERTOS VACÍOS: EL AVE Y EL AVIÓN SÓLO RECUPERARON HASTA ABRIL EL 30% DE LOS VIAJEROS

PREVIOS AL COVID

14/06/2021



Los usuarios de AVE superaron por poco los 500.000, muy lejos de los 1,9 millones alcanzados en 2019. La aviación doméstica sufre el mismo problema; suma 2,5 millones menos de pasajeros que hace dos años. Las comunidades expedirán el 'pasaporte Covid' a ciudadanos de otras autonomías.

20 MINUTOS

La pandemia ha asestado un durísimo golpe al sector del transporte de pasajeros. A tan solo nueve días de que comience oficialmente el verano y con él las vacaciones, las esperanzas están puestas en que el retroceso del virus facilite la llegada de turistas tanto internacionales como domésticos.

En un país en el que, en el último año prepandémico, el turismo aportó el 12,4% al PIB y generó 2,7 millones de empleos, la recuperación económica pasa en gran medida por retomar los desplazamientos nacionales y al extranjero.

En este sentido, los últimos datos de movilidad doméstica que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE) son poco alentadores, especialmente para la industria de la aviación y el ferrocarril de larga distancia. Según se desprende de la Estadística de Transporte de Viajeros, que el INE hizo pública el viernes, estos dos sectores han recuperado menos de un tercio de los pasajeros de los que tenían antes de la pandemia.

Si bien los últimos datos completos corresponden al mes de abril, previo al final de los cierres perimetrales amparados por el estado de alarma que concluyó el 9 de mayo, las cifras son preocupantes.

En abril de 2019 cogieron un avión o un tren de larga distancia para desplazarse fuera de su municipio un total de 6,5 millones de personas. El confinamiento decretado en marzo llevó esta cifra a tan solo 49.000 usuarios en abril de 2020, pero llegado 2021 la afluencia de viajeros no se ha recuperado. En abril de 2021 los usuarios de estos servicios ascendieron a 1,9 millones, apenas un 30% del flujo prepandemia.

La recuperación de estos sectores está muy por debajo de la cifra absoluta de viajeros en todos los transportes que, impulsada por la lenta vuelta a la normalidad laboral y escolar, ya es del 62,6% de lo que era en 2019. Los últimos datos disponibles hablan de 261,5 millones de desplazamientos mensuales, frente a los 417,6 millones de hace dos años.

Aeropuertos a medio gas

La aviación doméstica es la que peor ha encajado el golpe. De los 3,6 millones de pasajeros en trayectos nacionales en el cuarto mes de 2019, solo queda un millón en abril de 2021.

La sangría de usuarios es especialmente pronunciada en los vuelos peninsulares, que apenas han conseguido recuperar a uno de cada cuatro de los pasajeros que tenían en 2019. Los vuelos entre la Península y el resto del territorio tuvieron algo más de ocupación, un 28,5% respecto al mismo dato de 2019. 1,6 millones de personas optaron por ellos para desplazarse en abril de hace dos años, mientras que este ejercicio tan solo lo han hecho 464.000.

Los vuelos interinsulares son los que han logrado un restablecimiento más vigoroso, aunque superan por poco la mitad de lo registrado antes de la pandemia. 248.000 personas utilizaron estos servicios, un 54% de las que lo hacían en abril de 2019.

En un año en que en circunstancias normales se esperaría un aumento de la demanda de viajes en trenes de larga distancia tras la liberalización del sector, este tipo de desplazamientos suponen solo el 30,8% de lo que eran en 2019. El pasado abril cogieron un AVE o un tren de larga distancia alrededor de 900.000 personas, frente a los 2,9 millones anteriores a la pandemia.

Los desplazamientos en AVE no llegan a 600.000 en el último mes con datos disponibles, mientras que en el resto de trenes de larga distancia se quedan en 321.000. El AVE funciona ahora al 30,7% de lo que lo hacía dos años atrás.

El transporte interurbano de pasajeros supone casi un 60% del volumen de negocio del ferrocarril, un sector que movió 2.686 millones de euros en 2017, según datos del Ministerio de Transportes. En lo que respecta a la aviación doméstica, aunque solo supone el 18% de los vuelos comerciales, movió a 42,8 millones de viajeros en 2019.

IBERIA Y VUELING CONVERTIRÁN BARCELONA-EL PRAT EN UN MEGA HUB AERONÁUTICO

14/06/2021



Iberia ha incluido el Aeropuerto de Barcelona El Prat en su nueva estrategia de negocio, potenciando la actividad mantenimiento mayor de Iberia Mantenimiento en su hangar en Barcelona.

[HOSTELTUR](#)

Con esta iniciativa, la aerolínea española reforzará su presencia en el aeropuerto catalán, segundo de España, a través del desarrollo de una actividad capaz de generar empleo de alta cualificación, contribuir a una mayor reindustrialización del área de influencia del aeropuerto y, en definitiva, consolidar la infraestructura como una gran hub aeronáutico. Esta apuesta será impulsada por Vueling, primera compañía del grupo IAG que realizará este tipo de trabajos en el hangar de Barcelona. Ambas aerolíneas saldrán más fortalecidas de la crisis de la COVID-19.

Iberia Mantenimiento adaptará su hangar de Barcelona e invertirá en talleres de soporte que le permitan desarrollar sus actuales capacidades de realizar revisiones C y ofrecer en sus instalaciones un servicio integral de mantenimiento mayor; un salto cualitativo en el servicio que ofrece tanto a las aerolíneas del Grupo IAG como a terceros que le permitirá aumentar el volumen de negocio y reforzar su posicionamiento como proveedor de referencia para la flota de fuselaje estrecho en el mercado europeo, norteafricano y de Oriente Medio, aseguran desde la compañía.

La empresa de Mantenimiento cuenta en Barcelona con un equipo de 300 profesionales que, inicialmente, atenderán aviones de la familia Airbus A320. El hangar contará con una capacidad de 300.000 horas/hombre al año para este tipo de revisiones.

Además, Iberia Mantenimiento continuará prestando en Barcelona servicios de mantenimiento en línea para la flota de corto y medio radio de Iberia, y de aviones de largo radio de terceros clientes.

El hangar de Iberia Mantenimiento en Barcelona fue construido en 2010 junto a la cabecera de la pista 20 del aeropuerto de El Prat. Cuenta con una superficie de 13.200 metros cuadrados, sobre una parcela de 24.000. La instalación, conocida como “la gran sonrisa” por la forma que adopta el edificio acristalado por el exterior, tiene 40 metros de altura y 200 de longitud y da cabida a cuatro posiciones para aviones de fuselaje estrecho.

Vueling Transform

Por su parte, Vueling, que empezará a desarrollar tareas de mantenimiento mayor en Iberia Mantenimiento en Barcelona, destaca que conseguirá niveles de eficiencia y de calidad de los más competitivos en el mercado para sus actividades de mantenimiento, tanto mayor como en línea.

Se trata de uno de los proyectos clave de su plan de transformación: el nuevo modelo de mantenimiento en su base principal de Barcelona-El Prat. El objetivo de Vueling Transform, y las iniciativas que lo conforman, es que la aerolínea salga de la crisis de la COVID-19 fortalecida y desarrolle todo el potencial de desarrollo de su modelo low cost, a corto y largo plazo.

En el caso de mantenimiento en línea, Vueling ha firmado un Memorandum of Understanding (MOU) para crear una joint-venture con Nayak Aircraft Services (Yellow Technic by Nayak) que desarrollará a partir de septiembre todas las actuaciones a realizarse cuando el avión se encuentra parado en la pista del aeropuerto, incluyendo intervenciones sencillas o imprevistas durante la operativa como puede ser el cambio de un neumático o un freno.

Este acuerdo con Yellow Technic by Nayak creará alrededor de 200 puestos de trabajo en Barcelona. Vueling lleva trabajando con Nayak desde 2014 en su operativa en Francia, Italia y Países Bajos. La multinacional es una de las principales empresas de mantenimiento en línea a nivel internacional, con más de 46 años de experiencia, que da servicio a alrededor de 200 aerolíneas, especialmente en el sector de aerolíneas low-cost.

Por otra parte, Iberia ofrecerá servicio de mantenimiento mayor en su hangar del aeropuerto de Barcelona, principalmente para Vueling, pero también a otras aerolíneas. En este sentido, la low cost de IAG empezará a desarrollar tareas de mantenimiento mayor en Iberia Mantenimiento en

Barcelona. Este tipo de intervenciones son las que vienen determinadas por el fabricante y ratificadas por Aviación Civil y requieren la parada total del avión y mayor especialización del equipo mecánico.

PUIGNERÓ NO ACEPTARÁ INVERSIONES EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA SIN MEJORAS PARA REUS Y GIRONA

14/06/2021



Aena recuerda que tres aeródromos no configuran un 'hub' y que la ampliación es imprescindible

[EL PERIÓDICO](#)

El 'conseller' de Polítiques Digitals i Territori, **Jordi Puigneró**, ha asegurado este viernes que no aceptará un proyecto de **inversión en el Aeropuerto de Barcelona** si Aena no se compromete a mejorar la conectividad con los aeródromos de Girona y Reus.

El también vicepresidente del Gobierno ha recordado en declaraciones a la agencia ACN que "hay inversión" en Josep Tarradellas pero también "hay que ejecutar" los proyectos de conectividad con los aeropuertos que hay en Vilobí d'Onyar (Selva) y Reus. Para el 'conseller' de Territori, es "imprescindible" que Catalunya se convierta en un 'hub' aeroportuario.

La posición del 'conseller' ha sido considerada en fuentes del sector como errónea, porque el papel de hub aeroportuario se le debe atribuir tan solo a una infraestructura y no a una ineficiente red de aeropuertos locales, más orientados a la captación de visitantes que para ser útil para pasajeros en tránsito. La polémica en torno a la ampliación del Aeropuerto de Barcelona ha arrastrado al Govern, que mantiene posiciones poco claras a la hora de afrontar una posición consensuada ante el proyecto de ampliación de Aena. Desde Aena insisten en que el proyecto de 'hub' internacional para el Aeropuerto de Barcelona no tiene nada que ver con los aeropuertos de Girona y Reus, que mantendrán su atractivo como destino final de vuelos pero nunca como nodo de conexión con vuelos internacionales.

En los últimos meses se ha repetido el axioma de que "tres aeropuertos no hacen un hub", ya que las necesidades de esa infraestructura de conexión es que los pasajeros puedan pasar de un vuelo a otro de la manera más fácil y no con un transbordo de un centenar de kilómetros por tren o carretera. La negociación que se iniciará el lunes para definir el redactado final del proyecto de Aena, con municipios y organizaciones contrarias a la ampliación, debería dibujar con precisión el compromiso colectivo para ampliar la tercera pista en terrenos protegidos y establecer las

compensaciones adecuadas que mejoren el entorno natural del aeropuerto u otras zonas de Catalunya. Los grandes beneficiados del proyecto de ampliación serán los propietarios de las zonas directamente afectadas, tanto por la ampliación de la pista como por la compra de terrenos por parte de Aena con objeto de su naturalización posterior. Las medidas de protección medioambiental serán las primeras en aplicarse, según la normativa medioambiental.

LOS AEROPUERTOS DE CASTILLA Y LEÓN SE REACTIVAN CON ONCE NUEVAS RUTAS ESTIVALES

14/06/2021



El aeródromo de León se lleva la palma con seis conexiones, tras inyectar el Consorcio 1,4 millones de euros a Air Nostrum / Valladolid y Salamanca, sin ayudas, suman cuatro y una, y Burgos es la única sin más vuelos

EL MUNDO

El avance de la vacunación ha propiciado que las compañías aéreas comiencen a retomar su planificación de verano con la esperanza puesta en un repunte de los viajes estivales vacacionales. De esta manera, el retorno de las rutas turísticas a los aeropuertos de Castilla y León permite respirar y tomar oxígeno de cara al verano. O eso se espera. Las terminales de la Comunidad intentarán despegar tras el año de la pandemia con once nuevas rutas repartidas entre Valladolid, Salamanca y, sobre todo, León. El que se queda fuera del juego es Burgos, que ha visto cómo será el único aeropuerto que no tenga ruta nueva ni conectada con islas.

Las compañías aéreas, este verano así, aumentan su oferta ante el incremento de la demanda de vuelos y las buenas perspectivas que presenta este tiempo estival para el despertar del turismo. La que más se verá beneficiada es el aeropuerto leonés que aumentará en seis sus rutas para este verano.

El Consorcio del Aeropuerto adjudicó a Air Nostrum el contrato para la campaña 2021-2022 con 480 vuelos a 7 destinos. Y este verano se podrá viajar a Gran Canaria, Ibiza con dos frecuencias semanales, Mallorca con otras dos frecuencias, Menorca con una, Málaga e incluso viaje internacional con París entre el 1 de junio y el 30 de septiembre. La apuesta, tras un desembolso de 1,4 millones de euros, es muy fuerte y están previstas 344 conexiones con Barcelona durante el año de vigencia del contrato; 24 servicios a Palma de Mallorca, otros tantos a Ibiza, a Menorca y a Málaga y 20 a Gran Canaria durante el periodo estival, y otros 20 a París.

Por su parte, el aeropuerto de Valladolid aumenta en cuatro rutas. Air Nostrum conectará en las semanas centrales del verano Valladolid con Ibiza y Mallorca, en Baleares, y Gran Canaria y Tenerife, en Canarias. En concreto, desde el 17 de julio y hasta el 13 de septiembre, el aeropuerto vallisoletano tendrá conexiones de Air Nostrum los sábados con Ibiza, Mallorca y Gran Canaria; y con Tenerife conectará los miércoles y los sábados. Ryanair también ofrece rutas a Palma junto al que va a Barcelona (lunes, sábados y ahora miércoles). A partir de julio prevé, dependiendo de la demanda, hacer operaciones viernes y domingos. Además de poner entre junio y octubre todos los sábados la conexión con Mallorca.

Por su parte, el vuelo directo a Sevilla ya no está disponible y ahora conlleva una escala en el aeropuerto de Barcelona. El aeropuerto situado en la localidad de Villanubla cerró los cuatro primeros meses con una caída del tráfico de viajeros del 86% al contabilizar 4.633 personas.

Volotea en Salamanca

La capital charra recibió la alegría del verano a última hora. Cuando todo hacía indicar que no tendrían conexión veraniega, la compañía de bajo coste Volotea estableció dos vuelos semanales a Mallorca, entre el 24 de junio y el mes de septiembre, los lunes y los jueves con un total de 8.200 asientos disponibles en sus aviones. Y con unos precios de low cost. La compañía también apuesta este verano por Badajoz, Reus y San Sebastián. De esta manera Matacán intenta levantar el vuelo después de ser el cuarto aeropuerto de España con menos tránsito de pasajeros, en total, 2.350, un 86,8% menos que en 2019.

Por su parte, el aeropuerto de Burgos será el único de la Comunidad que no tendrá este verano aumento de vuelos. No habrá viajes a las islas o a los clásicos destinos de sol y playa de las costas españolas. En Burgos también opera en solitario Air Nostrum, y el mes pasado ofreció una ruta durante seis semanas a Palma de Mallorca a cambio de aumentar la inyección de 1,2 millones anuales que recibe por el enlace a Barcelona, pero el Ayuntamiento no estuvo por la labor. De esta manera, Villafría se queda operando con rutas a Barcelona los lunes, viernes y domingo. Llama la atención la falta de apuesta por un aeropuerto que tuvo con 23.528 pasajeros y un incremento, el único de la Comunidad, del 33% el pasado año.

Hay que recordar que los aeropuertos de la red de Aena en Castilla y León cerraron 2020 con 116.163 pasajeros, frente a los 350.659 de 2019, lo que supuso una caída de cerca del 66,8% debido a las restricciones a la movilidad.

EL GOBIERNO VASCO, DISPUESTO A ENTRAR EN LA PUJA POR ITP AERO

14/06/2021



Arantxa Tapia, consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno vasco, confirmó el pasado viernes la disposición del ejecutivo autonómico a pujar por la filial española ITP Aero del grupo británico Rolls-Royce.

ACTUALIDAD AEROESPACIAL

Arantxa Tapia, consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno vasco, confirmó el pasado viernes la disposición del ejecutivo autonómico a pujar por la filial española ITP Aero del grupo británico Rolls-Royce.

“Una mayoría de capital vasco será difícil, pero desde una minoría trabajaremos para que el futuro proyecto industrial esté anclado en Euskadi. El gobierno accederá al capital siempre que haya un proyecto industrial y de futuro”, dijo la consejera. Y añadió: “Mantenemos contacto puntual y cercano con Rolls, ITP, el Ministerio y los agentes industriales y algunos financieros con interés en el futuro de ITP”.

“Hemos conocido desde el inicio el interés de Aernnova, de hecho, hemos mantenido una nueva reunión esta misma semana, pero es a Rolls a quien le corresponde valorar y decidir, y vamos a tener que seguir trabajando con discreción y conscientes de que va a hacer falta todavía tiempo”, agregó la consejera vasca.

“La de Aernnova no es la única propuesta presentada, y podría haber interés por parte de alguna otra empresa industrial vasca”, concluyó Arantxa Tapia.

JET2 NECESITA MÁS DE 600 MILLONES TRAS DISPARAR SU DEUDA EN MIL MILLONES EN UN AÑO

14/06/2021



En su semestre fiscal entre abril y septiembre de 2020 el grupo británico propiedad de Dart presentó unas pérdidas operativas de 111 millones de libras. Suma una flota de 100 aviones y carece de otros activos como los hoteleros que sí disfrutaban los principales gigantes alemanes.

PREFERENTE

Jet2 ha comunicado que necesita 530 millones de libras (unos 617 millones de euros) para sanear su balance, después de que en el último año hubiera disparado en casi mil millones de libras su endeudamiento, entre ellos con 200 millones de libras del Banco de Inglaterra. De los más de 600 millones de euros que necesita, ha firmado que 150 millones de libras sean de un préstamo, mientras emitirá bonos por 387 millones de libras.

El grupo turístico británico, que tenía grandes ambiciones tras la quiebra de Thomas Cook, y compuesto por el turoperador Jet2Holidays y la aerolínea Jet2.com, suma una flota de 100 aviones y carece de otros activos como los hoteleros que sí disfrutaban los principales gigantes alemanes del sector, como Tui, FTI (Labranda), Der Touristik o Alltours.

En su semestre fiscal entre abril y septiembre de 2020 el grupo británico propiedad de Dart presentó unas pérdidas operativas de 111 millones de libras, tras el beneficio operativo en el mismo periodo del año anterior de 361 millones de libras. Entre ambos lapsos, sus ingresos se contrajeron un 88 por ciento, hasta 299 millones de libras desde 2.528 millones de libras, según la información a la que tuvo acceso *Preferente*.

Entre tanto, los principales touroperadores británicos han vuelto a retrasar sus viajes a Baleares para este verano debido a que el Gobierno de Boris Johnson mantiene a las Islas en su semáforo ámbar, que obliga a los británicos que viajen a las islas a realizar cuarentena cuando regresen a su país.

Tui UK ha aplazado toda su operativa con Baleares del 24 de junio al 4 de julio, igual que Jet2 Holidays. Easyjet Holidays, de su lado, canceló prácticamente todos sus vuelos con España hasta mediados de julio. On the Beach también ha aplazado operaciones a España este verano, mientras We Love Holidays también vive una situación financiera adversa.

NOSTALGIA: EL ÚLTIMO VUELO DEL BOEING 747 DE BRITISH AIRWAYS, LA “REINA DE LOS CIELOS”

14/06/2021



El video de flightradar repasa cómo era volar en la cubierta superior del 747 de British Airways, en clase Club World.

[PREFERENTE](#)

El video de flightradar repasa cómo era volar en la cubierta superior del 747 de British Airways, en clase Club World.

El video fue grabado en octubre de 2019 en un vuelo desde Londres Heathrow a San Francisco. Sería su último vuelo de la “reina de los cielos”.

LOS 11 LABERINTOS SANITARIOS QUE HAY QUE CRUZAR PARA VENIR DE VACACIONES A ESPAÑA

14/06/2021



Once grandes emisores concentran el 70% de los viajeros. Reino Unido, Finlandia o Noruega obligan a pasar cuarentena

[5 DÍAS](#)

España clarificó en el Boletín Oficial del Estado del pasado 5 de junio las condiciones en las que permitirá la entrada de viajeros extranjeros. Quedarán eximidos de pruebas aquellos turistas que puedan demostrar que estén vacunados o que hayan pasado la enfermedad y en la lista de viajeros que tienen limitada la entrada solo están India, Sudáfrica y Brasil. Pero una cosa son los requisitos que las autoridades españolas han establecido para recibir viajeros y otra las exigencias que les impongan a los viajeros en sus países de origen.

De los 83,7 millones de viajeros que España recibió en 2019, 11 países (Reino Unido, Alemania, Francia, Finlandia, Noruega, Suecia, Dinamarca, Italia, Holanda, Bélgica y Portugal) suman 59,2 millones, un 71% del total de esos viajeros. De ellos, al menos tres países (Reino Unido, Finlandia y

Noruega) no permiten los viajes a España, otros tres solo autorizan la llegada a ciertas autonomías (Alemania, Dinamarca y Holanda) y el resto solo requiere de una PCR o una prueba de antígenos negativa al regreso. Once laberintos sanitarios que complican la llegada del turismo extranjero y que obligan a la industria hotelera a mirar al mercado nacional como principal alternativa. Estas son las principales restricciones.

Reino Unido. Es el mercado más importante de viajeros, con 18,1 millones (un 21,5% del total). El 3 de junio actualizó la lista de países a los que autoriza viajar y [España quedó fuera](#). Los que quieran hacerlo (las aerolíneas confirman que están llegando hasta 200 aviones semanales en junio) deberán someterse a tres PCR y a guardar cuarentena. La siguiente revisión se realizará el 24 de junio y en esa ocasión, Baleares y Canarias esperan poder recibir viajeros británicos, tras haber perdido más de un mes y medio de temporada alta. Ambos archipiélagos acusan al Reino Unido de proteccionismo y de fomentar el turismo nacional, prohibiendo los viajes al extranjero sin una causa objetiva.

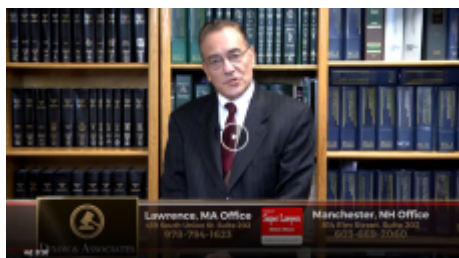
Alemania. Es el segundo mercado más importante, con 11,1 millones, y el principal para Baleares, ya que más de la mitad de sus viajeros son alemanes. Considera zona de riesgo a España, excepto Baleares, Canarias, Murcia, Comunidad Valenciana, Galicia, Extremadura, Asturias, Castilla-La Mancha, Cantabria y Ceuta. Los que vengan de otras autonomías deberán volver con una PCR negativa realizada 72 horas antes de la vuelta. Esa misma decisión han tomado Holanda y Dinamarca. En el primer caso se considera a Baleares y Canarias como zonas de bajo riesgo, en las que elimina la obligación de PCR y de pasar una cuarentena de 10 días. En el caso de Dinamarca, también diferencia entre las autonomías consideradas de riesgo (en las que exige PCR negativa y cuarentena a la vuelta) y las seguras (entre las que están Baleares, Canarias, Comunidad Valenciana, Murcia, Extremadura, Galicia, Asturias y Cantabria)".

Francia. Adelantará este año a Alemania como el segundo mercado más importante de turistas extranjeros. Francia fue el primer gran mercado emisor que desescaló con mayor rapidez, puesto que permitió la salida desde el 3 de mayo presentando tan solo una PCR negativa 72 horas antes de la vuelta. Las imágenes de cientos de turistas franceses en Madrid o Barcelona han copado un espacio privilegiado en televisión. En esa misma línea se han comportado Italia y Bélgica (piden una prueba negativa de antígenos 48 horas antes de la llegada) o Portugal, que exige una PCR negativa en vigor. Por su parte, Suecia eliminó el 1 de junio todas las restricciones para viajar a España.

EE UU. No aparece entre los mercados prioritarios de España, a pesar de que el país emisor de viajeros en el que más velocidad ha cogido la campaña de vacunación. Ya están inmunizados con la pauta completa 142 millones de habitantes de 330 millones (un 43% del total). Una cifra que pierde importancia si se tiene en cuenta que apenas un 40% de los 330 millones de habitantes en EE UU tiene pasaporte y de esa cifra, apenas un 10% lo usa para viajar al extranjero.

¿REGRESO A LA NORMALIDAD? REPORTAN RÉCORD DE VIAJEROS EN AEROPUERTOS DE EEUU EN UN DÍA DESDE LA PANDEMIA

14/06/2021



La marca simbólica representa un cambio radical para la rama de los viajes, que se vio muy afectada por la pandemia.

[TELEMUNDO](#)

DALLAS — La recuperación de las aerolíneas por la pandemia superó un hito luego de que más de 2 millones de personas transitaron el viernes por los puntos de revisión de seguridad de los aeropuertos de Estados Unidos por primera vez desde principios de marzo de 2020.

La Administración de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos (TSA) anunció el sábado que 2.03 millones de personas fueron sometidas el viernes a revisión en los retenes aeroportuarios. Fue la primera vez en 15 meses que la cantidad de revisiones ha superado los 2 millones en un solo día.

Las reservaciones de vuelos han ido en aumento desde febrero, cuando más estadounidenses fueron vacunados contra el COVID-19 y, desde que se comenzaron a aliviar las restricciones, como cuarentenas obligatorias, por lo menos dentro de Estados Unidos.

La recuperación no ha terminado. Las multitudes del viernes sólo representan 74% del volumen en comparación con el mismo día de 2019. Sin embargo, la cifra de 2.03 millones está 1.5 millones por arriba del mismo día del año pasado, según la TSA.

La marca simbólica de 2 millones representa un cambio radical para la rama de los viajes, que se vio muy afectada por la pandemia. Hubo días en abril de 2020 en que menos de 100,000 personas abordaron aviones en Estados Unidos y el director general de Boeing pronosticó que al menos una aerolínea estadounidense importante se declararía en bancarrota.

La mayoría de las aerolíneas todavía están perdiendo dinero. Southwest a duras penas obtuvo ganancias en el primer trimestre gracias a que recibió \$64,000 millones de alivio federal por la pandemia para la industria y se anticipa que otras aerolíneas logren lo mismo este año.

El temor de los despidos masivos se ha disipado. United Airlines, que perdió \$7,000 millones y amenazó con despedir a 13,000 trabajadores a finales del año pasado, dijo esta semana a sus empleados que sus trabajos estaban seguros, incluso cuando se acaben los fondos federales en octubre.

Eso se debe a que aerolíneas como United se sienten optimistas con aprovechar la temporada alta de las vacaciones de verano. Los viajes internacionales y de negocios todavía están muy bajos, pero el viaje nacional por placer está prácticamente en los mismos niveles que antes de la pandemia, según empleados de las aerolíneas.

Las aerolíneas están solicitando a sus empleados que regresen de su licencia voluntaria y planean contratar una cantidad pequeña de pilotos y otros trabajadores dentro de unos meses.

SACAN A INFORMACIÓN PÚBLICA LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

14/06/2021



El Gobierno va a sacar a información pública el proyecto legislativo por el que se crea una Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de Transporte.

ACTUALIDAD AEROESPACIAL

En lo que concierne al ámbito de la aviación civil, la existencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) data de 1974, cuando se creó por medio del Decreto 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de aviación civil, que instauró un completo procedimiento para averiguar desde un punto de vista

exclusivamente técnico las causas de los accidentes y formular recomendaciones para la mejora de la seguridad de la navegación aérea.

Posteriormente, el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, derogó el Decreto 959/1974, de 28 de marzo, y fue el instrumento que traspuso a nuestro ordenamiento la Directiva 94/56/CE, de 21 de noviembre, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, de acuerdo con el anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, elaborado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, anexo hoy vigente en su undécima revisión, que data de julio 2016, bajo el título “Investigación de accidentes e incidentes de aviación”.

Sin embargo, no fue hasta la aprobación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuando se consagró con rango legal la existencia de la Comisión y se reforzó su independencia frente a la Administración General del Estado, estableciendo límites en el sistema de designación y nombramiento de los miembros del Pleno de la misma. Igualmente, al regularse en dicha ley el régimen jurídico aplicable a las investigaciones técnicas de esta Comisión se dio un paso fundamental al orientarlas a la determinación de las causas de los sucesos investigados para mejorar la seguridad en el transporte y no a la determinación de la culpa o responsabilidad, que pertenece a otros ámbitos de investigación y compete a otros poderes del Estado.

Sin perjuicio de ello, la Ley 21/2003, de 7 de julio, también reguló, en los preceptos relativos a la cesión de datos, un régimen específico para atender los requerimientos judiciales de la investigación en el ámbito penal, de eventuales Comisiones Parlamentarias de Investigación o de otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes.

Según el artículo 2, sobre el régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes, del anteproyecto de ley, “la investigación técnica de los accidentes e incidentes en el transporte de aviación civil de competencia estatal, se regirá por lo dispuesto en esta ley y en las normas reglamentarias que se dicten en su desarrollo. Será de aplicación supletoria a los procedimientos de investigación técnica de accidentes e incidentes en el transporte de aviación civil, lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas”.

El artículo 6, sobre accidentes e incidentes de aviación civil, se establece:

1. La Autoridad investigará los accidentes, así como los incidentes de aviación civil graves producidos en territorio sobre el que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente, o fuera del mismo en los términos que reglamentariamente se determinen. Los demás incidentes que se produzcan se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Por accidente de aviación civil se entenderá todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas que hayan entrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, y durante el cual:

a) Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en la aeronave, o en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en el caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación;

b) La aeronave sufra daños o roturas estructurales que alteren sus características de resistencia estructural, de funcionamiento o sus características de vuelo y que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite al motor, su capó o accesorios; o de daños limitados a las hélices, extremos del ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, o a pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento; o c) La aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible.

3. Por incidente de aviación civil se entenderá todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, y que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones. Se considerará incidente grave cualquiera en el que concurren circunstancias que indiquen que casi estuvo a punto de producirse un accidente. 4. La Autoridad actuará conjuntamente con la Comisión de Investigación Técnica de Accidentes Aéreos Militares en los accidentes e incidentes en los que se vean involucradas además aeronaves militares”.