

LAS AEROLÍNEAS VEN AMENAZADA LA VUELTA A BENEFICIOS POR EL PETRÓLEO

14/10/2021



Tras las abultadas pérdidas de 2020 por las coberturas, las compañías han rebajado el combustible que tienen asegurado. El alza del crudo será asumida previsiblemente por las empresas.

EXPANSIÓN

Las aerolíneas afrontan una segunda ronda de impactos por las coberturas de combustible. Si en 2020 se anotaron graves pérdidas porque compraron mucho menos combustible del que tenían comprometido, ahora el problema puede llegar por el alza del combustible, dado que la mayoría han decidido, tras el fiasco del pasado ejercicio, reducir notablemente sus coberturas, de manera que se han quedado más desprotegidas en un elemento que supone entre un 20% y un 30% de sus costes operativos.

Según Citi, el sector afronta un dilema: "Si una aerolínea decide volver a la cobertura, se puede encontrar de nuevo con pérdidas si los precios caen y la demanda de fuel se deprime; sin embargo, si la escalada del petróleo continúa, entonces las aerolíneas quedarán expuestas si tienen pocas coberturas y la demanda sube".

En 2010 arrancó una tendencia que perdura hoy: existe una correlación inversa entre el precio de queroseno y el beneficio de una aerolínea (con un coeficiente de 0,96, según el banco norteamericano). "Si el precio del fuel sigue más alto de lo esperado, habrá una reducción en la previsión de beneficio de la industria", apunta Citi.

El de las coberturas no es un tema menor. Por ejemplo, IAG, matriz de Iberia, British Airways, Vueling y Aer Lingus, se anotó una pérdida de 1.781 millones de euros en 2020 (un año antes el importe fue nulo) por la suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible. IAG explica en su memoria del primer semestre que ha cambiado su política y ahora las coberturas se han reducido de tres a dos años; en el primer ejercicio está asegurado un 60% en general (el 75% para las filiales de bajo coste), y en el segundo, solo un 30%.

La situación no es exclusiva del grupo dirigido por Luis Gallego. Air France-KLM cubre solo doce meses y hasta el 60% de sus necesidades y Lufthansa llega hasta el 65% este año y el próximo. El informe cifra la cobertura de Ryanair, easyJet y Wizz Air para 2022 en el 60%, el 55% y el 22%, respectivamente. La media del sector es del 53%, "significativamente inferior al nivel pre-Covid".

La consecuencia es que las aerolíneas tienen poco margen para asumir una subida del petróleo, que se ha encarecido casi un 30% desde mediados del pasado agosto y ha multiplicado su precio por cuatro desde su nivel más bajo, en abril de 2020, en pleno confinamiento. Actualmente, el Brent supera los 80 dólares por barril y existe una cierta proporcionalidad entre esta magnitud y el precio que pagan las aerolíneas.

"Vemos el encarecimiento del crudo como un viento de cabeza [en contra] para el sector", apunta la firma de análisis, que advierte: "Las aerolíneas europeas son más vulnerables a este factor porque están más expuestas al mercado spot y esto se debe parcialmente a la incertidumbre en la recuperación de la capacidad".

Las aerolíneas han estimulado la demanda con precios bajos y tendrán difícil trasladar la subida del petróleo al cliente, ya que, según explican fuentes del sector, el queroseno es un gasto más -quizá el más importante- para terminar de formar una tarifa, pero no el único. Y subir o bajar los precios depende, en última instancia, de la demanda, que de momento es reducida.

Lastrar la recuperación

"Este factor puede lastrar la recuperación. Las aerolíneas absorberán el potencial impacto en el corto plazo. Creemos que los inversores están más centrados en la recuperación de la demanda que en la rentabilidad inmediata", añade el informe del banco norteamericano.

La firma considera que Ryanair y Wizz Air serán las compañías con mayor capacidad para trasladar el alza de costes al pasajero, a diferencia de las aerolíneas de red, con un uso menos eficiente del combustible porque "operan en aeropuertos más congestionados y sus aviones son más antiguos".

IAG BUSCA DOTARSE DE FLEXIBILIDAD

IAG aprobó en mayo una nueva política de coberturas que, según detalla Citi, trata de dotar de flexibilidad al grupo hispanobritánico por si hubiese otro desplome de la capacidad y ante cambios repentinos en el precio del fuel. La nueva directriz prevé cubrir hasta el 60% de las necesidades de los primeros doce meses y el 30% de los doce meses siguientes. Solo bajo circunstancias

excepcionales se permite asegurar precios y cantidades con más de 24 meses de anticipación.

EL GOBIERNO CALCULA QUE EL PRECIO DEL PETRÓLEO BAJARÁ MÁS DE UN 15% EN 2022

14/10/2021



Los analistas llevan la contraria a las previsiones del Ejecutivo

[EL INDEPENDIENTE](#)

El Gobierno de Pedro Sánchez espera que el precio de los carburantes se desplome el año que viene un 16% en contra de lo que afirman los analistas del mercado. Además de la crisis eléctrica y gasista, el petróleo sigue escalando semana a semana y durante este miércoles se ha alcanzado un nuevo récord. En concreto, el barril de Brent, de referencia en Europa, avanza hasta los 83 dólares, ahondando en la caos energético en el que está sumido España.

El encarecimiento de la materia prima ha provocado que la gasolina y el diésel se sitúen también en máximos históricos y el litro ronda los 1,54 euros y los 1,47 euros respectivamente. Para aliviar dicha situación el Gobierno se encomienda a una drástica reducción del precio y espera que el barril de Brent caiga hasta un 30%.

Desde que se tocaran mínimos de casi ocho años en abril de 2020, coincidiendo con el confinamiento total en un tercio del planeta, los precios de los carburantes se han incrementado más de un 25%, pasando de los 1,10 euros por litro de gasolina hasta los 1,54 y 1,47 que marcan las gasolineras españolas en estos momentos.

Las petroleras culpan al proteccionismo de Johnson del caos energético en Reino Unido

En concreto, el Ejecutivo de Pedro Sánchez recalca en el Libro Amarillo de los Presupuestos Generales del Estado que el barril de Brent finalizará el próximo año en torno a los 60,4 euros por barril (-16%), diez euros por debajo de las previsiones que maneja el Gobierno para finales de este año dado que cifra el coste del barril en 71,6 euros.

En los presupuestos se remarca que se espera que el repunte de los precios derivados del petróleo sea temporal “y vaya diluyéndose hacia finales de 2021 e inicios de 2022, como consecuencia de la estabilización de los precios de la energía, la desaparición de los efectos base y la relajación de los cuellos de botella en la oferta”.

Para justificar el incremento de hasta el 25% el litro de gasolina, el Gobierno se parapeta en “la progresiva recuperación de la demanda mundial y la reactivación de los viajes y el turismo, a lo que se han sumado las restricciones de oferta mantenidas por la OPEP en los últimos meses”.

Los analistas llevan la contraria al Gobierno

Pero la visión del Gobierno de Pedro Sánchez dista mucho de lo que esperan los principales analistas del petróleo. Los expertos del banco de inversión JP Morgan creen que el crudo oscilará entre los 70 y 75 dólares, por lo que el coste por barril será prácticamente el mismo que el precio medio de este año.

Sobre la posibilidad de ver un petróleo en 100 dólares a medio plazo, JP Morgan comenta que «el superciclo del petróleo está en marcha, ya que el endurecimiento de la oferta/demanda aumenta la probabilidad de escenarios alcistas por encima de 100 dólares por barril».

Por su parte, UBS, en un reciente informe, también atisba la misma espiral alcista en la que el petróleo entró el pasado verano y esperan que durante 2022 el precio de barril de Brent oscile entre los 70 y los 75 dólares.

Paolo Zanghieri, Economista Senior de Generali Investment, tampoco comparte las previsiones del Gobierno y espera que “el Brent alcance los 85 dólares por barril a finales de año y que se mantenga por encima de los 75 hasta mediados de 2022, pero los recientes acontecimientos añaden un importante riesgo al alza”.

El marco regulatorio en el que se mueve el petróleo tampoco invita al optimismo de cara al año que viene. El precio por emitir emisiones de dióxido de carbono en Europa se encuentra en máximos históricos, y está cerca de sobrepasar la cota de los 60 euros por tonelada.

Arianna Fox, analista de renta variable europea de Schroders, explicaba recientemente en un informe que “la subida de los precios del carbono encarece la energía procedente de los combustibles fósiles. Al mismo tiempo, hace que la energía verde -como la eólica o la solar- sea más competitiva, lo que debería fomentar un cambio en el comportamiento de los consumidores y de los proveedores”.

LA INVERSIÓN EN AEROPUERTOS ALCANZARÁ LOS 829 MILLONES EN 2022, UN 21% MENOS

14/10/2021



Aena espera ganar más de 400 millones de euros

[EUROPAPRESS](#)

La inversión en aeropuertos alcanzará los 829 millones en 2022, un 21% menos

La inversión en aeropuertos y navegación aérea alcanzará los 829,98 millones de euros en 2022, un 21% menos que el año anterior, según se recoge en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2022. Según se argumenta en el proyecto, uno de los principales desafíos a los que se enfrenta la política de transporte aéreo es la salida adecuada y sostenible de la situación provocada por la Covid-19, colaborando en el impulso y desarrollo del sector aéreo para contribución.

AENA RECUPERA EN SEPTIEMBRE SEIS DE CADA DIEZ VIAJEROS DE 2019

14/10/2021



La caída en el acumulado del año alcanza el 64,2% pese a la mejoría del verano

[CINCO DÍAS](#)

Los aeropuertos españoles han dado servicio en septiembre a 16,3 millones de viajeros y 172.035 aterrizajes y despegues, lo que se traduce en la recuperación del 60% del tráfico de pasajeros en comparación con el mismo mes de 2019.

En los tres meses de verano, Aena ha alcanzado el 51,8% del volumen atendido en el verano previo a la pandemia. Pese a este repunte en la temporada alta, en el acumulado de los nueve meses la red española está un 64,2% por debajo de los registros obtenidos en el mismo periodo de 2019.

Entre enero y septiembre han pasado por las terminales 76,54 millones de usuarios y se han contabilizado 1,06 millones de movimientos (un 41,6% menos). La carga supera las 704.000 toneladas.

Madrid-Barajas lideró en septiembre el listado de aeropuertos por actividad, con 22.946 operaciones, un 38,5% menos que en septiembre de 2019. Le siguen Barcelona-El Prat, con 20.838 (-35,1%); Palma de Mallorca declaró 19.564 movimientos (-23,9%); Málaga-Costa del Sol figura con 12.096 (-13,8%); Ibiza llegó a 9.017 (-4,9%); Gran Canaria aporta 8.229 (-15,8%); Alicante atendió a 7.422 (-26,1%); por Valencia pasaron 5.857 (-16,3%); y Tenerife Norte tuvo 5.397 (-14,5%).

De los 16,2 millones de viajeros registrados, 6,45 tuvieron origen o destino nacional, lo que supone un descenso del 18,3%. Los otros 9,8 millones volaron hacia o desde el extranjero, un 48,9% menos.

Tomando el número de viajeros, de nuevo es Madrid-Barajas el que destaca con 2,8 millones y una pérdida del 49%. Barcelona-El Prat fue segundo con 2.634.229 (-48,4%) y Palma de Mallorca ocupó la tercera posición con 2,3 millones (-38,8%).

Los siguientes puestos correspondieron a Málaga, con 1,39 millones (-33,9%); Alicante tuvo 0,9 millones (-41,4%); Ibiza registró 0,8 millones (-26,7%); Gran Canaria, con 0,72 millones (-26,5%); Valencia aportó 0,57 millones (-28,3%) y Tenerife Sur cierra la lista de los aeropuertos con más tráfico con 0,5 millones (-36%).

El Consejo de Ministros dio luz verde el 11 de octubre de 2021 para levantar la limitación de acceso a las terminales, impuesta en julio de 2020. Desde entonces sólo podían acceder a los aeropuertos los viajeros con tarjeta de embarque y los acompañantes de menores de edad y personas con movilidad reducida. La medida entrará en vigor a partir de este viernes.

ESCRIVÁ SUBE LAS BASES MÁXIMAS UN 1,7% SIN CONSULTAR CON PATRONAL Y SINDICATOS

14/10/2021



El ministro 'cuela' el incremento en los Presupuestos sin haberlo tratado antes en la mesa de diálogo social. La cotización de las rentas más elevadas se congeló en 2021 con motivo de la crisis provocada por la Covid.

[LA INFORMACIÓN](#)

El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, ha introducido en el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2022 una subida de las bases máximas de cotización del 1,7% que no había sido previamente consultada con la patronal y los sindicatos, según aseguran a La Información fuentes del diálogo social. Así se recoge en el denominado 'libro amarillo' presentado por la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, este miércoles en el Congreso de los Diputados, en el pistoletazo de salida de la tramitación parlamentaria de las cuentas públicas.

Aunque la decisión corresponde al Gobierno, el Ejecutivo de turno suele llevar a la mesa de diálogo social -o al menos trasladar de manera informal a la patronal y los sindicatos- sus intenciones respecto a las bases máximas de cotización, ya que su incremento supone un importante alza de los costes laborales. En esta ocasión no ha sido así, según indican fuentes de las organizaciones patronales y sindicales consultadas por este medio. Pero en el proyecto presupuestario se recoge un incremento de esta referencia del 1,7% que va a influir positivamente en un incremento de la recaudación por cotizaciones sociales de hasta el 9% en 2022.

En concreto, en el proyecto de Presupuestos se explica que la principal fuente de financiación de la Seguridad Social aparece bajo el epígrafe de cotizaciones sociales, con un volumen para 2022 de 136.345 millones de euros, con un crecimiento sobre el ejercicio anterior de un 9%, lo que permite financiar un 75,3% del Presupuesto total. "Este crecimiento viene influido por la elevación de las bases máximas de cotización en un 1,7% y por la recuperación del PIB esperada para el año 2022, en contraste con la disminución experimentada en 2021 como consecuencia de la crisis sanitaria, que responde principalmente a las exoneraciones de cuotas en los expedientes reguladores temporales de empleo y en el régimen especial de trabajadores autónomos", reza el documento.

Hay que recordar que el ministro Escrivá optó por congelar las bases máximas de cotización en 2021, una decisión que justificó por la grave situación económica que atravesaba el país como consecuencia de la pandemia. "Hemos optado este año por no tocar las bases pero es algo que debemos hablarlo en el futuro", matizaba entonces el titular de la Seguridad Social. De este modo, este 'impuesto' quedó congelado en 4.070,1 euros al mes y se mantuvieron las bases mínimas hasta que se fijase el salario mínimo interprofesional de 2021, algo que no ocurrió hasta septiembre. Ahora la base máxima subirá a 4.139,40 euros mensuales.

La CEOE, que no tenía constancia de este incremento introducido en los PGE, según afirman fuentes de la patronal a este medio, ha pedido al Gobierno en numerosas ocasiones que no adopte medidas que supongan un incremento de los costes laborales, como esta, ante la situación crítica que atraviesa el tejido productivo como consecuencia de la pandemia. Asimismo, se ha opuesto enérgicamente a la subida del SMI en 2021, de 15 euros mensuales.

Asimismo, los empresarios también se han opuesto a esta vía para apuntalar los ingresos del sistema que se ha planteado en la mesa que negocia la reforma de las pensiones. Escrivá planteó en un inicio un incremento progresivo de la base máxima de cotización, que tendría como consecuencia una mejora de la pensión máxima para no afectar a la naturaleza contributiva del sistema. Se barajó un calendario para la subida de la base máxima de 20 puntos en 30 años y un proceso de adecuación de la pensión máxima, en función del tiempo cotizado por cada trabajador tras la aprobación de la eventual reforma, en el que la jubilación se calcularía con el importe actual de la base máxima, actualizada con el IPC anual. Pero el Ministerio retiró esta propuesta por el rechazo de la CEOE y el asunto se dejó para una segunda parte de la reforma de las pensiones.

El Presupuesto consolidado de ingresos no financieros de la Seguridad Social para el año 2022 asciende a 173.655 millones de euros y la principal fuente de financiación son las cotizaciones sociales, con un crecimiento del 9%, hasta 136.345 millones de euros, lo que permite financiar un 75,3 por ciento del Presupuesto total. Las cotizaciones de empresas y trabajadores ocupados suponen 127.224 millones, un 9,7% más, mientras las de desempleados ascienden a 8.755 millones, algo menos que en 2021. Esto es consecuencia del elevado volumen de prestaciones reconocidas durante 2021 con ocasión de la crisis sanitaria y del incremento en el empleo previsto en 2022.

Después de las cotizaciones, las aportaciones del Estado constituyen el concepto de mayor peso relativo en la financiación del Presupuesto no financiero de la Seguridad Social. Para 2022 dichas aportaciones se elevan a 36.276 millones de euros, lo que supone un incremento de un 16,4%. Dentro de las aportaciones del Estado destacan, por su cuantía, las transferencias del Estado a la Seguridad Social en cumplimiento de la recomendación primera del Pacto de Toledo por importe de 18.396 millones de euros, 4.467 millones de euros más que en el Presupuesto de 2021, con el objeto de garantizar la sostenibilidad del Sistema a medio y largo plazo.

EL AEROPUERTO DE LA PALMA ESTÁ OPERATIVO AUNQUE CON TRES VUELOS CANCELADOS CON MADRID Y ALEMANIA

14/10/2021



Según apuntan los controladores aéreos, la nube de cenizas y dióxido de azufre se desplaza al sur y este de la isla y por ahora, la navegación aérea no está afectada

[EL DIARIO](#)

El aeropuerto de La Palma está operativo este miércoles y las compañías interinsulares -Binter y Canaryfly- están volando con normalidad y sin retrasos, si bien hay hasta tres vuelos cancelados -en total seis operaciones de llegada y salida- con Madrid y Alemania.

Aumenta el tremor volcánico en La Palma este miércoles mientras las coladas del norte y del sur avanzan destruyendo todo a su paso

Concretamente, se trata de un vuelo de Iberia procedente de Madrid, uno de Condor, con salida en Munich y escala en Frankfurt, y otro de Easyjet que debía partir a primera hora de la tarde desde Berlín.

Según apuntan los controladores aéreos, la nube de cenizas y dióxido de azufre que afecta a La Palma desde que se inició la erupción volcánica se desplaza al sur y este de la isla y por ahora, la navegación aérea no está afectada.

LAS CENIZAS VOLCÁNICAS SON ABRASIVAS Y PUEDEN PROVOCAR DAÑOS EN LAS AERONAVES

14/10/2021



Los pilotos evitan entrar en la zona afectada por las emisiones del volcán

[EL DÍA.ES](#)

Las partículas que emite el volcán de La Palma son abrasivas, por lo que pueden provocar daños en las aeronaves, según los pilotos, que recuerdan que la prioridad de las tripulaciones es evitar riesgos y garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y de los pasajeros.

Las cenizas volcánicas pueden dañar "gravemente" partes críticas del avión -especialmente los motores-, bloquear sondas que ofrecen información de parámetros clave para el vuelo o afectar a las antenas de comunicaciones de la aeronave, entre otras consecuencias, ha explicado este miércoles el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (Copac).

Desde que comenzó la erupción, muchos usuarios del transporte aéreo se han visto afectados por retrasos o cancelaciones como consecuencia de la evolución de la nube de cenizas volcánicas o sus efectos sobre algunos aeropuertos canarios.

Dado que no existen sistemas de detección, sobrevolar una zona con presencia de cenizas volcánicas puede suponer un riesgo para la seguridad, por lo que los pilotos "siempre evitarán entrar en la zona afectada por las emisiones del volcán", ha subrayado el colegio en un comunicado.

Los pilotos realizan una planificación minuciosa de cada vuelo y, para las tripulaciones que han de sobrevolar actualmente el espacio aéreo canario "es fundamental disponer de la información más actualizada y precisa posible" sobre la altitud de la nube de ceniza y la dirección del viento para no entrar en una zona afectada.

No obstante, si algún piloto detecta presencia de ceniza en su trayectoria, lo notificará inmediatamente a los servicios de control de tránsito aéreo para tomar medidas preventivas con otras aeronaves, y se realizará una revisión exhaustiva del avión una vez en tierra, para comprobar que no hay ningún daño.

Además, las tripulaciones "han de recibir un entrenamiento específico para este tipo de escenarios operacionales, tal y como establece la normativa aeronáutica europea, para gestionar adecuadamente cualquier incidencia relacionada con cenizas volcánicas", ha agregado Copac.

REPÚBLICA DOMINICANA RECIBIÓ EL VUELO MÁS LARGO EN LA HISTORIA DE SU AVIACIÓN COMERCIAL

14/10/2021



La República Dominicana recibió el vuelo más largo en la historia de operaciones comerciales del país el pasado lunes 11 de octubre cuando aterrizó en el Aeropuerto Internacional de Punta Cana la aeronave de Norwind Airlines, charter operativa de Pegas Touristik, procedente de Krasnoyarsk, Rusia, informó Arecoa.

[TRAVEL TRADE CARIBBEAN](#)

La República Dominicana recibió el vuelo más largo en la historia de operaciones comerciales del

país el pasado lunes 11 de octubre cuando aterrizó en el Aeropuerto Internacional de Punta Cana la aeronave de Norwind Airlines, charter operativa de Pegas Touristik, procedente de Krasnoyarsk, Rusia, informó Arecoa.

“El vuelo N4-1541 de Norwind Airlines, de la mano de la turoperadora Pegas Touristik, despegó este 11 de octubre, convirtiéndose en el vuelo chárter más largo, en términos de tiempo de vuelo y distancia recorrida, en la historia de la aviación comercial hacia la República Dominicana”, según comunicado de prensa.

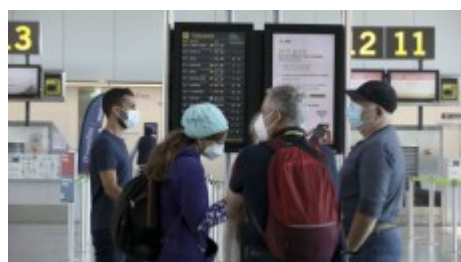
El mismo partió desde el Aeropuerto Internacional de Krasnoyarsk hacia el aeropuerto de Punta Cana.

Ejecutivos de Norwind Airlines informaron que dicho vuelo tendría una distancia total de 11,550 kilómetros y traería 440 pasajeros con un tiempo de vuelo de 14 horas y 40 minutos.

La ciudad de Krasnoyarsk es una de dos urbes siberianas que conectan directamente con el país. Pegas Touristik y Norwind también estarán añadiendo en los próximos días a sus puntos de despegue las ciudades de Kazán, Ekaterinburg, San Peterburgo y Ufa.

LOS AEROPUERTOS GALLEGOS AÚN MUEVEN MENOS DE LA MITAD DE LOS PASAJEROS QUE ANTES DEL COVID

14/10/2021



Lavacolla se sitúa sin embargo entre los tres que menos viajeros perdió en septiembre de España y Alvedro y Peinador cerraron el mes pasado con una pérdida inferior a la media estatal

[LA VOZ DE GALICIA](#)

Los tres aeropuertos gallegos cerraron el tercer trimestre del año con menos de la mitad de pasajeros que el mismo período del 2019, cuando aún no se había decretado mundialmente la pandemia por coronavirus. Los registros de Aena apuntan a que Lavacolla está al final de los nueve primeros meses un 52,3 % por debajo de su volumen de tráfico anterior al covid, llegando ahora a superar ligeramente el millón de viajeros frente a los 2,2 millones de hace dos años. Peinador se hace acreedor de la segunda menor caída en la red aérea gallega, al ceder un 52,8 % de los tráficos anteriores a la crisis sanitaria, sumando ahora 370.330 usuarios después de un verano en el que logró una oferta destinada a los puntos turísticos nacionales de mayor atracción. La pista

viguesa cerraba septiembre del 2019 con un acumulado de 784.481 viajeros.

Y Alvedro completa los tres primeros trimestres del año un 60,7 % por debajo de lo que lograba en el mismo plazo dos años atrás, certificando Aena el paso en lo que va de año de 400.803 personas por su pista en lugar del millón que ya había alcanzado en un buen 2019 para la pista herculina.

La media de la red aeroportuaria española está ligeramente por debajo de las cifras logradas en Galicia, que incluso son mejores que las de aeropuertos como los de Madrid, Barcelona o Málaga. La media de Aena está un 64,2 % por debajo de la cifra de los nueve primeros meses del año de referencia, dado que el 2020 con la infinidad de vuelos cancelados y restricciones a la movilidad, también en el transporte aéreo quedará como una anomalía estadística con la que no es concluyente prácticamente ninguna comparación. Lavacolla, en todo caso, ya está un 34 % por encima de lo que se movió en el aeropuerto compostelano en los tres primeros trimestres del 2020; Alvedro mejora en un 11,3 % sus cifras, y la mayor diferencia se logra en Peinador con un 51,8 % a mayores tras pasar de la ruta en exclusiva a Madrid y con mínimas frecuencias durante los peores momentos de la pandemia a contar con ocho destinos activos este verano.

En cuanto al mes de septiembre, el aeropuerto de Santiago se acerca a la normalidad y se coloca entre los tres de España que más han recuperado respecto al mismo mes del 2019, perdiendo solo un 17,1 %, porcentaje solo mejorado en Tenerife norte-La Laguna y Asturias. Vigo cerró un 17 % por debajo y A Coruña un 39 %, notando así la suspensión de vuelos con notable tirón como el que diariamente unía antes de la pandemia Alvedro con Londres.