

Observatorio Aéreo

Edición Julio 2025



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



Información aportada por

 **RECLAMATRAVEL**

Especial Lunas de Miel

El amor está en el aire... y con **Fly & Bag**,
tu tranquilidad también.



Porque tu luna de miel debe ser perfecta.

Solicita en tu Agencia de Viajes el servicio Fly & Bag para que ningún retraso aéreo o pérdida de maleta te arruine el momento. Este servicio Incluye: ✈️ Gestión prejudicial y judicial en caso de incidencia aérea, 🇪🇺 Hasta 600 € de compensación por persona 🕒 Y si tu maleta no aparece en 96h, 1.000 € sin papeleo ni preguntas. Consulta condiciones de aplicación en tu agencia de viajes.

Viaja feliz. Y que nada estropee tu luna de miel.

CEAV y Ryanair se reúnen para potenciar las relaciones entre las agencias de viajes y la aerolínea Irlandesa



La aerolínea de bajo coste irlandesa Ryanair y la Confederación Española de Agencias de Viajes (CEAV) han mantenido una reunión que posibilita el poner fin a años de desencuentros y abre una nueva etapa de colaboración directa entre la compañía y las agencias de viajes españolas.

Este hecho anunciado oficialmente en Madrid tras una reunión mantenida entre ambas partes el pasado 18 de junio, representa un giro estratégico en la política de distribución de Ryanair y ha sido recibido con entusiasmo por parte del sector.

Durante más de una década, Ryanair ha mantenido una postura abiertamente restrictiva hacia las agencias de viajes, priorizando su modelo de venta directa. Sin embargo, esta nueva alianza reconoce de forma explícita el valor añadido que aportan las agencias como canal de venta, asesoramiento y fidelización de clientes.

La compañía ha trasladado a CEAV su intención de facilitar la intermediación y establecer mecanismos más eficientes y seguros para la gestión de reservas a través de agencias.

Uno de los avances más tangibles del acuerdo es **la presentación de una nueva herramienta de reserva**, que permite a las agencias crear cuentas comerciales para reservar directamente en Ryanair.com en nombre de sus viajeros.

Esta medida busca simplificar los procesos, evitar fraudes y proteger los datos del viajero, una de las grandes reivindicaciones históricas del sector.

Además, Ryanair se ha comprometido a **mantener un canal de comunicación abierto con CEAV** para resolver incidencias y facilitar el trabajo de los agentes de viajes. Aunque no se trata de una

integración tecnológica total ni de un sistema GDS, sí se interpreta como un primer paso hacia una relación más estructurada y estable.

Tal y como señaló Carlos Garrido, presidente de CEAV, “este acercamiento supone un antes y un después en la relación con Ryanair, que ha entendido que las agencias no son el enemigo, sino un aliado comercial clave”.

La noticia ha sido muy bien recibida por las agencias de viajes, que valoran el gesto como un reconocimiento a su papel en el ecosistema turístico.

Algunos profesionales del sector lo han calificado como “el inicio de una reconciliación largamente esperada”, mientras que otros celebran el tono constructivo de Ryanair en el encuentro, alejado de la confrontación habitual de años anteriores.

Por su parte, Dara Brady, director de marketing de Ryanair, destacó que “España es uno de nuestros principales mercados y queremos trabajar más estrechamente con todos los actores del sector turístico, incluidas las agencias de viajes”.

La aerolínea, que ya ha implementado acuerdos similares en otros mercados europeos como Italia, parece decidida ahora a replicar esa estrategia en el mercado español.

En resumen, **este acercamiento entre Ryanair y CEAV no solo mejora las condiciones operativas para los agentes de viajes**, sino que también envía un mensaje claro al mercado: incluso los modelos de negocio más disruptivos reconocen el valor de la colaboración cuando se trata de mejorar la experiencia del cliente final.



Plus Ultra amplía su flota con un A330-300 para reforzar sus rutas de largo radio a Latinoamérica

La aerolínea española Plus Ultra Líneas Aéreas ha dado un nuevo paso en su estrategia de crecimiento y modernización con la incorporación de un Airbus A330-300, el primero de este modelo en su flota. Esta nueva aeronave, que sustituye a un A340-300 recientemente retirado, se convierte en el sexto avión de la familia A330 que opera la compañía, y está destinada a reforzar sus rutas de largo radio entre España y América Latina, uno de sus mercados más estratégicos.

El nuevo A330-300 cuenta con una capacidad para 302 pasajeros, distribuidos en dos clases: 30 plazas en Business y 272 en Turista. Este diseño busca mejorar la experiencia a bordo, especialmente en la clase económica, donde se ha aumentado el espacio entre filas para ofrecer mayor confort en vuelos de larga duración. Además de su amplitud, el avión incorpora motores General Electric CF6-80E1, reconocidos por su fiabilidad y eficiencia, que permiten una autonomía superior a los 11.000 kilómetros. Esto lo convierte en una opción ideal para operar rutas intercontinentales sin escalas y con un rendimiento operativo óptimo.

Uno de los aspectos más destacados de esta incorporación es su impacto

positivo en la sostenibilidad de las operaciones de Plus Ultra. El A330-300 reduce de forma significativa el consumo de combustible por pasajero-kilómetro y, con ello, las emisiones de CO₂, alineándose con los compromisos medioambientales de la aerolínea. Plus Ultra está adherida al programa IEnvA de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que certifica las buenas prácticas en materia ambiental, y esta incorporación refuerza su posicionamiento como operador comprometido con la eficiencia energética y la reducción del impacto ambiental.

Desde el punto de vista operativo, el A330-300 ofrece una fiabilidad del 99,5 %, un dato que garantiza altos estándares de puntualidad y continuidad del servicio. Esto representa una ventaja competitiva importante en el contexto actual de recuperación de la demanda aérea, en el que los pasajeros valoran tanto el confort como la seguridad operativa. Alejandro Casado, director general de Operaciones de la aerolínea, ha señalado que “la llegada de este nuevo avión nos permite avanzar en varios frentes: renovar la flota, mejorar el producto ofrecido a nuestros clientes y mantener el compromiso con una aviación más sostenible”.

El nuevo avión se incorporará a las rutas que Plus Ultra opera de forma regular desde Madrid hacia América Latina, entre las que destacan Bogotá, Cartagena de Indias, Lima y Caracas. Estas conexiones forman parte del núcleo de la red intercontinental de la compañía y su fortalecimiento responde a un incremento sostenido de la demanda en estos corredores.

Además, la aerolínea ha anunciado que espera recibir una segunda unidad del modelo A330-300 en el tercer trimestre de 2025, como parte de su plan de expansión de flota y consolidación de su presencia en los mercados de largo radio.

Con esta operación, Plus Ultra reafirma su apuesta por una flota más moderna, eficiente y adaptada a los retos del transporte aéreo actual. La llegada del A330-300 no solo amplía su capacidad operativa, sino que también refuerza su imagen como aerolínea orientada al crecimiento sostenible y a la mejora continua de la experiencia del cliente en vuelos intercontinentales.



La justicia suspende cautelarmente las multas a Ryanair y Norwegian por el cobro del equipaje de mano

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha decidido suspender de forma cautelar las sanciones impuestas por el Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 a las aerolíneas Ryanair y Norwegian por cobrar a los pasajeros por el equipaje de mano en cabina. La medida afecta a dos de las cinco compañías multadas por esta práctica comercial, y se produce tras la admisión a trámite de los recursos presentados por ambas aerolíneas, que consideran que las sanciones vulneran la normativa europea y suponen un perjuicio económico irreparable.

Las resoluciones judiciales, fechadas el 19 de junio, permiten a Ryanair y Norwegian eludir temporalmente el pago de las sanciones, a condición de presentar sendos avales bancarios. En el caso de Ryanair, la multa asciende a 107,8 millones de euros, mientras que Norwegian deberá responder por 1,6 millones. El TSJM argumenta que las medidas cautelares se justifican por el “riesgo cierto de daños económicos de difícil reparación” en caso de que las resoluciones de Consumo fueran finalmente anuladas.

Los jueces advierten que el pago inmediato de las sanciones, sin haber resuelto aún el fondo del asunto, podría

afectar gravemente a la operativa y estructura financiera de las aerolíneas. En sus autos, consideran que no se aprecia una urgencia imperiosa por parte de la administración que justifique la ejecución inmediata de las multas, y que debe primar el principio de proporcionalidad mientras se analiza la legalidad del cobro por maleta de mano. Para los magistrados, el hecho de que las compañías se hayan comprometido a presentar avales económicos refuerza su voluntad de cumplir con el proceso legal sin dilaciones.

La sanción suspendida forma parte de un expediente sancionador más amplio iniciado por el Ministerio de Consumo en 2023, que afectó también a Vueling, EasyJet y Volotea. En total, las cinco aerolíneas fueron multadas con cerca de 150 millones de euros por imponer recargos por el equipaje de mano, asignar aleatoriamente asientos separados incluso en reservas conjuntas, y obstaculizar el derecho a reclamar. El Gobierno consideró que estas prácticas vulneraban los derechos de los consumidores y suponían un abuso contrario a las normas de contratación.

Desde el sector aéreo, la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) ha respaldado los

recursos presentados por las aerolíneas y ha señalado que el cobro por servicios adicionales como el equipaje de mano forma parte del modelo tarifario del low cost, plenamente reconocido por la normativa europea. Además, representantes del Parlamento Europeo han mostrado en ocasiones anteriores su oposición a limitar la libertad comercial de las aerolíneas en la fijación de precios y servicios.

La decisión del TSJM no implica la anulación definitiva de las sanciones, pero sí detiene su ejecución hasta que se resuelva el recurso judicial. Mientras tanto, se mantiene la incertidumbre sobre el futuro del modelo de cobro por maletas en cabina, un aspecto central en la configuración del producto básico de las aerolíneas de bajo coste.

Se espera que en los próximos meses el tribunal analice en profundidad el fondo del asunto y se pronuncie sobre la legalidad o no de estas políticas comerciales, cuyo impacto afecta directamente a millones de pasajeros en toda Europa.



LEVEL refuerza su apuesta transatlántica con un 51 % más de plazas para el próximo invierno

La aerolínea LEVEL, perteneciente al grupo IAG, ha anunciado un incremento del 51 % en su capacidad de asientos para la temporada de invierno 2025-2026, que comprende del 26 de octubre de 2025 al 28 de marzo de 2026. En total, LEVEL pondrá a la venta más de 400.000 plazas en su operativa de largo radio desde Barcelona, consolidando así su mayor programación invernal desde el inicio de operaciones.

Este crecimiento viene marcado por el refuerzo de sus rutas hacia América, tanto en Norteamérica como en Sudamérica, y confirma su apuesta estratégica por el hub del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

El principal foco del crecimiento estará en las rutas que conectan Barcelona con Estados Unidos, donde la aerolínea aumentará su oferta un 64 %. Destaca especialmente la ruta a Nueva York-JFK, que tendrá un incremento del 126 % respecto al invierno anterior, con hasta una frecuencia diaria durante el mes de enero.

A esta se suma Boston, que contará con hasta cuatro vuelos semanales, mientras que Miami y Los Ángeles mantendrán sus operativas con hasta cinco y tres frecuencias semanales,

respectivamente. Con estas cifras, LEVEL busca reforzar el eje Barcelona-EE.UU. en una temporada históricamente más débil en tráfico, apostando por la continuidad operativa durante todo el año.

En cuanto a Sudamérica, la aerolínea también ha programado un aumento de capacidad del 38 %. La ruta a Buenos Aires alcanzará hasta 12 frecuencias semanales, lo que la convierte en la conexión más frecuente de LEVEL en toda su red. Por su parte, Santiago de Chile contará con hasta cinco vuelos a la semana, consolidando una oferta robusta y sostenida en el mercado latinoamericano.

Ambos destinos se han consolidado como pilares de su red desde El Prat, permitiendo una mayor conectividad y opciones para los viajeros entre España y el Cono Sur.

Este crecimiento se traduce en una presencia destacada dentro del aeropuerto barcelonés: LEVEL operará el 18 % del total de asientos de largo radio desde El Prat esta temporada, y alcanzará una cuota del 29 % en las rutas que cruzan el Atlántico Norte. Estas cifras refuerzan su papel como aerolínea líder en el segmento low cost de largo radio desde Cataluña.

Además, la compañía mantiene su apuesta por operar una red simplificada con una flota de aviones Airbus A330, optimizando costes y eficiencia operativa.

Lucía Adrover, directora comercial de LEVEL, ha señalado que “la estrategia de la compañía pasa por ofrecer un crecimiento sostenido y coherente con la demanda, sin renunciar al compromiso con Barcelona como base de operaciones ni al valor del modelo low cost de largo radio”.

En línea con esta visión, la aerolínea ha mantenido una expansión progresiva y rentable, sin recurrir a sobreofertas ni operaciones de riesgo.

Con esta programación, LEVEL se prepara para afrontar la temporada de invierno con una de las ofertas más ambiciosas de su historia, consolidando su posicionamiento en el corredor transatlántico y demostrando que el modelo de bajo coste intercontinental tiene espacio para seguir creciendo, incluso fuera de la temporada alta.



Air Nostrum recupera la ruta entre Córdoba y Mallorca con vuelos directos durante el verano

Air Nostrum, la aerolínea franquiciada de Iberia para vuelos regionales, ha anunciado la reactivación de la ruta directa entre Córdoba y Palma de Mallorca durante el verano de 2025. El servicio se iniciará el jueves 3 de julio y estará operativo hasta el jueves 28 de agosto, con un total de 18 vuelos programados en ambos sentidos. La compañía retoma así una conexión estratégica para reforzar la conectividad estacional entre Andalucía y Baleares, recuperando un enlace que en años anteriores tuvo una muy buena acogida por parte del público cordobés.

En una primera fase, la ruta operará con una frecuencia semanal todos los jueves. A partir del 21 de julio, se añadirá una segunda frecuencia los lunes, con lo que se alcanzará un ritmo de dos vuelos semanales durante la segunda mitad del verano.

Los vuelos serán operados con aviones CRJ1000, con capacidad para 100 pasajeros, lo que permitirá ofrecer un total de cerca de 3.000 plazas entre ambas ciudades durante el periodo estival. Los horarios de salida están ajustados para facilitar tanto las

estancias cortas como las vacaciones completas: desde Córdoba se despegará a las 17:55 los jueves y a las 18:40 los lunes, mientras que el regreso desde Palma se realizará a las 16:00 los jueves y a las 16:40 los lunes.

Uno de los puntos más destacados de esta operación es su precio promocional. Según ha confirmado la compañía, los residentes en Baleares podrán acceder a tarifas desde 21 euros por trayecto, mientras que el público general podrá encontrar billetes desde 60 euros.

Además, los pasajeros que vuelen a Palma podrán aprovechar la conectividad para enlazar con otros destinos del archipiélago, como Ibiza y Menorca, facilitando así una red de conexiones vacacionales con origen en Córdoba. Esta posibilidad, junto al formato de vuelo directo sin escalas, representa una alternativa especialmente atractiva para quienes buscan comodidad y rapidez en sus desplazamientos estivales. Desde el Ayuntamiento de Córdoba y diversos medios locales se ha valorado positivamente el regreso de esta ruta, que se suma al conjunto de operaciones

que, de forma estacional, permiten mantener activa la infraestructura del aeropuerto cordobés. Aunque se trata de una conexión limitada en el tiempo, su recuperación refleja el interés creciente en explorar rutas regionales con potencial turístico y comercial.

También pone de relieve el papel de Air Nostrum como actor clave en la conectividad entre destinos secundarios y polos turísticos de primer nivel, como las Islas Baleares.

Con esta reapertura, Córdoba recupera una puerta aérea directa a uno de los principales destinos de sol y playa del país, al tiempo que Air Nostrum refuerza su presencia en un segmento de rutas de verano cada vez más demandadas por el turismo nacional.

Si la demanda responde como en temporadas anteriores, no se descarta que esta ruta vuelva a consolidarse como una opción estable en la programación estacional de la aerolínea.



Air Europa debuta en Oriente Medio con su primer vuelo entre Abu Dhabi y Madrid en alianza con Etihad

Air Europa ha operado por primera vez un vuelo regular entre Abu Dhabi y Madrid, dentro de su alianza estratégica con Etihad Airways.

El vuelo EY103 despegó el 24 de junio desde el Aeropuerto Internacional Zayed y aterrizó esa misma tarde en Madrid-Barajas, marcando el inicio de una nueva etapa para la aerolínea española en Oriente Medio.

La operación se realiza bajo un modelo de wet-lease, por el cual Air Europa proporciona a Etihad uno de sus Boeing 787-9 para operar esta ruta con tripulación y configuración propias.

El avión utilizado está configurado con 32 plazas en Business y 307 en Turista, y ofrece una experiencia de vuelo moderna y eficiente. El vuelo desde Abu Dhabi sale en torno a las 14:00 hora local y llega a Madrid sobre las 19:20 (hora peninsular).

El servicio inverso, EY104, parte de Madrid a las 21:45 y aterriza en Abu Dhabi a las 06:35 del día siguiente. Esta programación complementa la ya existente de Etihad, permitiendo ofrecer dos frecuencias diarias entre ambas ciudades.

Este acuerdo de wet-lease refuerza una cooperación más amplia entre ambas aerolíneas, que también incluye código compartido y programas de fidelización conjunta. Para Etihad, supone un incremento de capacidad sin necesidad de ampliar flota.

Para Air Europa, representa su entrada operativa en Oriente Medio y la primera conexión directa con los Emiratos Árabes Unidos, un mercado donde no tenía presencia hasta ahora.

Antonoaldo Neves, consejero delegado de Etihad, valoró la operación como un paso adelante en su estrategia de conectividad global.

Por su parte, Juan José Hidalgo, presidente de Air Europa, afirmó que este acuerdo "posiciona a la aerolínea para atender mejor la demanda creciente entre Europa, Asia y el Golfo".

La alianza se interpreta también como una herramienta para abrir nuevas oportunidades a medio plazo, tanto en el ámbito operativo como comercial.

Más allá del impacto inmediato, la operación fortalece la posición de Abu Dhabi como hub intercontinental, en

un entorno donde Etihad compite con otros gigantes del Golfo como Emirates y Qatar Airways. Para Air Europa, la alianza con Etihad permite extender su red más allá del eje Europa-América y aprovechar sinergias en mercados emergentes.

También refuerza su perfil como operador global respaldado por una flota moderna de Boeing 787 y una estrategia de crecimiento sostenido.

Con este movimiento, Air Europa consolida su capacidad para competir en rutas de largo radio, apoyada en acuerdos de colaboración que le permiten ampliar alcance sin asumir los costes de una expansión unilateral.

El inicio de esta operación representa una apuesta compartida por optimizar recursos, diversificar mercados y responder a una demanda internacional cada vez más interconectada.

La conexión entre Madrid y Abu Dhabi no solo mejora la oferta actual, sino que anticipa un escenario de alianzas más profundas y rutas combinadas entre continentes.



Cada vuelo lo pilota un ejército invisible (y tú ni lo imaginas)

El otro lado del cielo: las personas que hacen posible el vuelo sin que nadie las vea

No es solo el piloto

Cuando pensamos en un avión surcando los cielos, solemos imaginar la figura del comandante en cabina, controlando el rumbo con seguridad y experiencia. Tal vez nos vienen a la mente las azafatas dando instrucciones de seguridad, o el copiloto revisando la altitud. Pero más allá de esa postal visible, hay una realidad más compleja y fascinante: cada vuelo comercial es el resultado del trabajo coordinado de centenares de personas que nunca suben a bordo.

Lo cierto es que para que un avión despegue, llegue a destino y lo haga con seguridad, eficiencia y puntualidad, intervienen decenas de perfiles profesionales altamente especializados que trabajan entre bastidores. Desde mecánicos que revisan la aeronave de madrugada hasta técnicos de

meteorología que analizan tormentas a miles de kilómetros. Desde los agentes de handling que cargan el equipaje hasta los despachadores que definen la mejor ruta con antelación quirúrgica. Incluso los profesionales que limpian en tiempo récord una cabina entre dos vuelos o quienes inspeccionan cada bandeja de catering. Ninguno aparece en la foto, pero todos están detrás del viaje.

Este artículo quiere hacer justicia a ese “lado oculto del cielo” y mostrar al lector —especialmente al agente de viajes— el valor humano que hay detrás de cada trayecto. Porque cuando el cliente se queja de un retraso o pregunta por qué su vuelo ha sido desviado, tener la capacidad de explicar lo que realmente ocurre detrás del telón no solo aporta información: transmite profesionalidad, empatía y control.

Por otro lado, conocer la dimensión de este engranaje es también una forma de valorar lo que cuesta realmente operar un vuelo. No se trata solo de combustible y billetes vendidos, sino de cientos de decisiones logísticas y miles de minutos de trabajo acumulado. En muchos

sentidos, el cielo no se conquista con alas... sino con manos. Y este artículo se propone contarlas.

Los mecánicos del aire – Mantenimiento y seguridad antes del primer café

Antes de que el primer pasajero despierte para ir al aeropuerto, ya hay manos expertas trabajando en la seguridad de su vuelo. Los técnicos de mantenimiento aeronáutico —también conocidos como mecánicos del aire— son los primeros en acercarse al avión cuando aún reina el silencio en la terminal. Su trabajo no es vistoso, pero sí absolutamente imprescindible: sin su autorización, ningún avión puede despegar.

Cada día, las aeronaves pasan por una inspección rutinaria llamada “Daily Check”, en la que se revisan visualmente elementos clave del fuselaje, las alas, el tren de aterrizaje, las luces, los neumáticos o la existencia de posibles fugas. Pero además de lo que se ve, se comprueban sistemas internos como los frenos, la hidráulica, los niveles



de aceite o el estado de los motores mediante diagnósticos digitales. Esta revisión ocurre en la propia plataforma, y puede durar entre 30 y 90 minutos dependiendo del tipo de avión y del número de incidencias registradas.

Más allá del chequeo diario, existen diferentes niveles de mantenimiento programado, designados como A, B, C y D. Por ejemplo, las inspecciones tipo A se realizan cada pocos cientos de horas de vuelo y pueden llevarse a cabo durante la noche, mientras el avión descansa en el aeropuerto. En cambio, las inspecciones tipo C o D implican desmontar parte del avión y se hacen en hangares especializados, a menudo dejando el aparato fuera de servicio durante días o semanas. Es decir, lo que para el pasajero es una máquina lista para volar, para los mecánicos es una compleja obra de ingeniería que exige cuidados constantes.

Un dato poco conocido es que un avión puede volar con ciertas incidencias menores no críticas, siempre que estén registradas en el manual MEL (Minimum Equipment List) y autorizadas por el ingeniero responsable. Esto no implica falta de seguridad, sino protocolos técnicos que priorizan la operatividad sin comprometer el estándar. Por ejemplo, una luz interior o una radio auxiliar pueden estar inoperativas sin que afecte al vuelo.

La logística también forma parte del reto. Cambiar un neumático de un

A320 puede llevar solo 20 minutos, pero sustituir un motor completo puede requerir más de 12 horas y la intervención de varios técnicos. Además, cualquier operación queda registrada en una bitácora técnica que se revisa en cada vuelo, y que debe estar firmada por un técnico habilitado con licencia oficial.

Para el agente de viajes, hablar de mantenimiento es una forma de reforzar la confianza del cliente. Ante dudas como “¿es seguro este avión?” o “¿cuántos años tiene?”, conviene recordar que la edad de una aeronave importa mucho menos que su historial de mantenimiento. Un avión de 20 años con un programa riguroso puede estar en mejores condiciones que uno más nuevo con revisiones laxas. Y, sobre todo, ningún vuelo se autoriza sin una cadena de revisiones que certifica que todo está bajo control.

En resumen, mientras el pasajero sueña con su destino, ya hay personas en la pista asegurándose de que el avión esté listo para llevarlo hasta allí sin un solo tornillo fuera de lugar.

Sin manos no hay cielo – Handling, carga, catering y limpieza

Cuando un avión aterriza y rueda hasta su posición en plataforma, comienza una coreografía invisible y precisa en la que intervienen decenas de profesionales que tienen una cuenta atrás silenciosa: preparar la aeronave en el menor tiempo posible para su siguiente salida. A esto se le llama

turnaround, y en algunos casos no supera los 30 minutos. Tiempo suficiente para descargar maletas, limpiar la cabina, reponer el catering, repostar combustible, embarcar a los nuevos pasajeros y dejar todo listo para volver a despegar. Parece imposible, pero se hace cada día, en todos los aeropuertos del mundo.

Los encargados de este proceso forman parte de los servicios de handling, una de las piezas más olvidadas y fundamentales del sistema aeroportuario. El agente de rampa coordina la operación, mientras otros equipos se encargan de tareas específicas: posicionar el finger o las escaleras, abrir las bodegas, colocar los conos de seguridad, conectar el suministro eléctrico exterior, descargar el equipaje y colocar nuevos contenedores según el plan de carga. Cada movimiento está cronometrado, cada error puede suponer un retraso en cadena.

Mientras tanto, otro equipo aborda tareas menos visibles pero igual de importantes. Los profesionales de limpieza exprés entran con un objetivo claro: dejar la cabina lista para el siguiente grupo de pasajeros. En menos de 15 minutos, deben retirar basuras, colocar mantas o auriculares, revisar baños, reordenar cinturones, y en vuelos largos, sustituir reposacabezas o reponer artículos de cortesía. Todo esto sin molestar a la tripulación técnica que, en paralelo, realiza sus propios chequeos.



Y no menos esencial es el servicio de catering, que opera como una cadena logística en miniatura. Desde cocinas situadas dentro o cerca del aeropuerto, las comidas y bebidas se preparan, embalan y cargan en camiones refrigerados que deben llegar con antelación al avión. Cada vuelo tiene un pedido exacto: menús especiales, botellas contadas, cubiertos y bandejas según el tipo de clase. Un error en esta parte puede alterar la experiencia del cliente... y la percepción de la aerolínea.

A esto se suma la carga comercial, el correo aéreo o incluso el transporte de animales vivos, órganos para trasplante o materiales confidenciales.

Hay vuelos que transportan una mascota en la bodega con la misma prioridad que el equipaje diplomático. Todo está regulado, pesado y colocado estratégicamente para mantener el equilibrio de la aeronave y cumplir con los estándares de seguridad.

Lo más impresionante es que todo esto sucede en silencio para el pasajero, que tal vez solo nota que el vuelo se está “preparando”. Pero en esos minutos breves y tensos, más de 15 personas trabajan en paralelo con precisión quirúrgica. El más mínimo error, como una maleta cargada en la bodega equivocada o una demora en el repostaje, puede desencadenar un efecto dominó que afecte a todo el sistema.

Para el agente de viajes, hablar del turnaround y del trabajo de tierra es una oportunidad para transmitir que la puntualidad no depende solo del aire, sino de cientos de microacciones perfectamente coordinadas en tierra. Cuando un cliente pregunta por qué su vuelo se ha retrasado 20 minutos “sin

causa aparente”, tal vez la respuesta esté en que un cargador tuvo que recolocar un contenedor, o que el catering llegó con una bandeja mal identificada. La eficiencia aérea empieza desde el suelo. Sin manos en tierra, no hay cielo posible.

Los ojos que vigilan el aire – Controladores, meteorólogos y planificadores

Mientras el pasajero se abrocha el cinturón y escucha los mensajes de bienvenida a bordo, hay un ejército silencioso que ya está vigilando el cielo. No llevan uniforme de vuelo ni pisan la cabina, pero sin ellos, ningún avión podría moverse con seguridad. Son los controladores aéreos, meteorólogos y planificadores de vuelo: los ojos estratégicos de la aviación, que no despegan... pero hacen volar.

Los controladores de tráfico aéreo (ATC) son probablemente los más conocidos de este trío, aunque su labor real sigue siendo un misterio para la mayoría. Desde torres de control, centros de aproximación o dependencias de ruta, estos profesionales supervisan cada movimiento de una aeronave desde que sale de su puerta de embarque hasta que apaga motores en destino.

En cada momento, autorizan, corrigen y reorganizan trayectorias para evitar conflictos con otros vuelos. Y todo ello, bajo una presión que exige concentración absoluta y decisiones en segundos.

Un avión comercial puede estar bajo la supervisión de más de diez controladores distintos en un solo trayecto internacional. Cada FIR (región

de información de vuelo) tiene su propia frecuencia, su estilo operativo, su congestión particular. A medida que el avión cambia de altitud, de rumbo o de país, se le transfiere de un controlador a otro con fluidez. Todo este proceso es transparente para el pasajero... pero esencial para que un vuelo no solo sea puntual, sino seguro.

Al mismo tiempo, en segundo plano, trabajan los equipos meteorológicos. Aunque parezca una tarea auxiliar, su rol es crítico: la aviación depende totalmente del clima. Estas unidades analizan datos en tiempo real sobre tormentas, vientos en altura, formación de hielo, visibilidad o fenómenos adversos. Su labor no solo se limita a “predecir”, sino a emitir avisos operativos (SIGMET, METAR, TAF) que condicionan rutas, velocidades, altitudes o incluso cancelaciones. Un mapa mal interpretado puede provocar turbulencias imprevistas, desvíos o incidentes que afectan al confort y a la operativa.

Y completando este triángulo están los planificadores de vuelo, también conocidos como despachadores. Su trabajo empieza muchas horas antes de que un vuelo se cargue en el sistema.

Con información sobre combustible, carga, meteorología, restricciones del espacio aéreo y rutas disponibles, definen el plan óptimo para cada trayecto. Lo que para el pasajero es una ruta más, para estos profesionales es un puzzle que debe encajar en términos de coste, eficiencia y normativas internacionales. Y ese plan se actualiza hasta el último minuto si hay alguna variable que lo altere.

A menudo, estos tres perfiles trabajan en sincronía sin conocerse entre sí. El meteorólogo emite una alerta de tormenta en ruta, el planificador modifica el trayecto para evitarla y el controlador ajusta la altitud para mantener la separación con otros vuelos.

Cada uno hace su parte, confiando en que los demás también lo harán, como en una orquesta sin director visible.

Para el agente de viajes, saber que detrás de cada vuelo hay un sistema tan vigilado y preciso es una palanca de confianza. Explicar que un retraso o desvío puede estar relacionado con condiciones meteorológicas cambiantes o con regulaciones de tráfico aéreo ayuda a tranquilizar al cliente. Y sobre todo, permite transmitir que la aviación moderna es mucho más que aviones y pilotos: es una red de vigilancia constante que cuida de cada pasajero desde tierra.

La red invisible – Operaciones, seguridad, limpieza profunda y más

En cada vuelo comercial hay cientos de tareas que no se ven, ni se oyen, ni se sienten desde el asiento del pasajero.

Algunas ocurren mientras el avión está en tierra; otras, mientras vuela. Todas son necesarias. Y muchas de ellas pertenecen a una red de profesiones silenciosas que garantizan que cada operación salga según lo previsto, incluso cuando lo imprevisto irrumpe.

Uno de esos pilares es el departamento de operaciones, tanto en aeropuertos como en las aerolíneas. En el aeropuerto, los centros de operaciones son el verdadero “cerebro logístico” del día a día. Desde allí se coordina el uso de puertas de embarque, posiciones en plataforma, asignación de escaleras o recursos en pista. Si un avión llega con retraso o hay congestión en la terminal, son estos profesionales quienes reubican vuelos, ajustan horarios o informan a los equipos de handling sobre los nuevos tiempos. Su objetivo: mantener el equilibrio del sistema con el menor impacto posible para el pasajero.

En el caso de las aerolíneas, los departamentos de operaciones supervisan todas las fases del vuelo: validan los planes de ruta, controlan el combustible cargado, coordinan las tripulaciones y reaccionan ante cualquier contingencia operativa. Si hay una cancelación, un cambio de avión o una emergencia sanitaria a bordo, el centro de operaciones toma el mando

para encontrar soluciones en tiempo récord. Aunque no se les vea, son el 112 interno de cada aerolínea.

Otro componente esencial —y muchas veces polémico— es el de seguridad aeroportuaria. El personal encargado de los controles, los escáneres y los protocolos de inspección no solo revisa maletas: también analiza perfiles, detecta comportamientos sospechosos y aplica normativas internacionales de seguridad aérea. Cada equipaje, cada líquido, cada aparato electrónico pasa por filtros específicos que buscan prevenir amenazas, desde armas hasta dispositivos electrónicos ocultos. El pasajero lo vive como una molestia, pero en realidad está protegiendo la cadena de seguridad del vuelo desde el primer paso.

Menos visible aún es el trabajo de limpieza técnica y sanitización, que se realiza especialmente por las noches, cuando los aviones están en pernocta. No se trata solo de retirar basura: se limpian filtros de aire, se desinfectan baños, se eliminan olores persistentes, se revisan moquetas y se aplican tratamientos antiparasitarios si ha habido animales a bordo. Incluso hay vuelos especiales —como los sanitarios, los que trasladan repatriados o los que han transportado materiales biológicos— que requieren protocolos de desinfección certificados antes de volver a operar.

Y por si fuera poco, también hay técnicos que controlan las señales de pista, los sistemas de iluminación, las pasarelas telescópicas, las puertas automáticas, los sistemas de climatización y hasta los generadores de emergencia del aeropuerto. Todo debe funcionar a la perfección para que un avión pueda embarcar, despegar y aterrizar con normalidad.

Lo interesante es que ninguna de estas personas se cruza con el pasajero, y sin embargo su trabajo es esencial para que ese pasajero pueda subirse al avión sin pensar en nada de esto. Una rotura en la pasarela, un fallo en la climatización o una alerta en los protocolos de seguridad puede detener un vuelo igual que lo haría una avería en el motor.

Para el agente de viajes, esta red invisible es una prueba más de que vender un billete no es solo vender un asiento: es vender una experiencia respaldada por cientos de tareas sincronizadas al segundo. Explicar este entramado ayuda a poner en valor el coste, la planificación

y la profesionalidad que hay detrás de cada operación aérea.

Un vuelo, cientos de personas

Cuando un cliente compra un billete de avión, suele pensar que está pagando por su asiento, por el trayecto, por el derecho a embarcar. A lo sumo, valora la experiencia a bordo: el trato de la tripulación, el tipo de avión, la duración del vuelo. Pero lo que casi nunca imagina es que detrás de ese simple trayecto hay un ecosistema humano enorme, cuidadosamente engranado, que empieza a trabajar muchas horas antes de que él se asome al finger.

Cada vuelo comercial implica —de forma directa o indirecta— la intervención de más de 200 personas: desde los planificadores que definen la ruta, hasta quienes revisan las compuertas de carga, los técnicos que limpian los baños, los cocineros que preparan el menú, el controlador que aprueba el despegue o el ingeniero que firma la autorización para volar. La mayoría de ellas nunca verá al pasajero. Pero todas forman parte del mismo vuelo.

Este engranaje no solo garantiza la seguridad, sino también la puntualidad, la eficiencia, la comodidad y, en muchos casos, la supervivencia económica de una aerolínea. Cada retraso tiene un coste. Cada error operativo puede arrastrar una cadena de consecuencias en decenas de vuelos posteriores. Por eso, cada paso está previsto, cada rol está definido, y cada decisión responde a un protocolo cuidadosamente testado.

Para el agente de viajes, esta visión global de lo que implica realmente “un vuelo” es una oportunidad extraordinaria. Permite explicar al cliente el verdadero valor de un billete. Ayuda a responder con argumentos sólidos cuando surgen incidencias. Y refuerza la profesionalidad del agente frente a quien solo compara precios.

Vender un viaje no es solo mover a alguien de A a B. Es ofrecerle una experiencia orquestada con precisión, sostenida por cientos de profesionales que hacen su parte aunque nadie los vea. Porque al final, nadie vuela solo, aunque solo veas dos alas.

Tenemos una **solución** para cada tipo de cliente de **tu agencia de viajes.**



Garantía 100

Ideal para los
clientes que viajan
ligeros de equipaje.

Fly & Bag Protección

para los clientes que
quieren viajar con
total tranquilidad.

Protección Aérea

para aquellos
clientes que viajaron
sin Garantía 100 o
Fly & Bag.



Solicita **condiciones especiales** de
estos productos para tu agencia en el

+34 960 660 283



Si quieres volar seguro,
tu Agente de viajes
te hará una oferta que no
podrás rechazar.



**Hasta 600 € si tu vuelo
sufría una incidencia**

El servicio te incluye toda la gestión prejudicial y
judicial que se requiera para obtener tu
indemnización y recibirás el 100% del importe.

A excepción de 25 € + IVA en concepto de tasas administrativas.





AirBaltic refuerza su red invernal desde Gran Canaria con una nueva ruta directa a Noruega

La aerolínea letona AirBaltic ha anunciado la apertura de una nueva ruta directa entre Gran Canaria y la ciudad noruega de Molde para la temporada de invierno 2025-2026.

Esta conexión, que operará una vez por semana a partir del 29 de octubre, se convierte en la séptima ruta regular de la compañía desde la isla, consolidando a Gran Canaria como uno de sus principales destinos en el sur de Europa durante los meses de menor demanda en el continente.

Los vuelos se realizarán todos los miércoles entre el 29 de octubre de 2025 y el 8 de abril de 2026, cubriendo así la totalidad de la temporada alta invernal.

El trayecto será operado con aviones Airbus A220-300, aeronave insignia de la flota de AirBaltic, reconocida por su eficiencia en consumo, capacidad para alrededor de 145 pasajeros y comodidad a bordo. La duración estimada del vuelo será de 5 horas y 40 minutos, lo que convierte esta conexión en una alternativa rápida y directa entre Escandinavia y el archipiélago canario.

Una de las novedades más destacadas es que estos vuelos contarán con conectividad a bordo mediante tecnología Starlink, el servicio de Internet por satélite de alta velocidad

desarrollado por SpaceX, lo que permitirá a los pasajeros disfrutar de Wi-Fi gratuito durante todo el trayecto, incluso en pleno Atlántico. Esta incorporación responde a la apuesta de la aerolínea por ofrecer una experiencia de viaje moderna, digital y competitiva.

Con esta nueva ruta, AirBaltic suma ya siete conexiones directas con Gran Canaria, incluyendo enlaces estacionales con ciudades como Riga, Tallin, Vilna, Tampere, Bergen y Oslo.

La incorporación de Molde responde tanto al crecimiento sostenido de la demanda nórdica hacia destinos cálidos durante el invierno como a la estrategia de diversificación de mercados de la aerolínea báltica. En conjunto, estas rutas contribuyen significativamente a la llegada de visitantes procedentes del norte de Europa en un momento clave para la economía turística canaria.

Desde un punto de vista estratégico, esta operación refuerza el objetivo de avanzar en la desestacionalización del destino y seguir posicionando a Canarias como una opción prioritaria para los mercados emisores del norte.

El perfil del viajero noruego encaja perfectamente con la oferta de naturaleza, sol y bienestar que propone Gran Canaria, y el hecho de contar

con una conexión directa desde una ciudad secundaria como Molde amplía el espectro de origen del turista internacional.

Aunque se trata de una ruta estacional, AirBaltic ha demostrado en anteriores ocasiones su disposición a consolidar enlaces en función del rendimiento comercial.

Por ello, el éxito de ocupación de este vuelo podría abrir la puerta a futuras extensiones de calendario o incrementos de frecuencia en próximas temporadas.

La aerolínea ya ha manifestado que considera al mercado español y, en particular, a Canarias, como una de sus prioridades en la expansión europea.

Con este movimiento, Gran Canaria fortalece su red aérea con los países nórdicos, mientras AirBaltic continúa afianzando su presencia en el Atlántico Sur como operador de referencia para los meses de invierno.

La nueva ruta Molde-Gran Canaria no solo representa una ampliación de conectividad, sino una oportunidad real para reforzar la actividad turística de la isla en un momento en que la internacionalización y la diversificación de mercados son más relevantes que nunca.



Viajes InterRías logra resultados récord en la Península tras poner en el mercado una oferta de casi 500 itinerarios para grupos

Viajes InterRías ha logrado incrementar en más de un 20% la producción de su departamento de grupos en la primera mitad de 2025 y prevé completar un ejercicio con resultados récord, tras constatar el éxito de muchas de las novedades sumadas a su extenso catálogo en los últimos años, como los viajes de inmersión lingüística para estudiantes, los circuitos de golf o algunas salidas especiales.

La oferta del turoperador gallego alcanza ya casi 500 itinerarios específicamente diseñados sin salir de la Península, al margen de las infinitas posibilidades que ofrece a los clientes para realizar viajes completamente a medida.

En este ejercicio, la compañía está detectando que el mercado tiende a la contratación de más viajes, pero más cortos, aunque también está constatando un notable incremento del número de grupos de mayor envergadura.

Esto implica un importante esfuerzo logístico al alcance únicamente de agencias mayoristas del volumen y la capacidad de Viajes InterRías, líder en España en grupos y circuitos.

El catálogo general de 'Grupos', uno de sus grandes clásicos, incluye ya casi 300 propuestas en 16 áreas diferenciadas: Andalucía, Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Comunidad Valenciana y Murcia, Madrid, Aragón, Cataluña, La Rioja, Navarra, País Vasco, Asturias, Cantabria, Galicia, Andorra y Portugal.

Para cada zona existen múltiples opciones de turismo cultural, tradiciones y leyendas, gastronómico y enoturismo, de paisajes y naturaleza, religioso y también escapadas de 2 o 3 noches.

A esta oferta ya tradicional, la empresa ha ido paulatinamente sumando catálogos específicos como Aventúrate, con una selección de programas de deporte y aventura que cada año gana más adeptos en España.

El Camino de Santiago, que cubre los diferentes itinerarios hacia y desde Compostela, incluyendo generalmente alojamiento y desayuno, el transporte de mochilas, seguro de viaje y teléfono de emergencias, mapas y visitas guiadas en el casco histórico de Santiago, o las Salidas Especiales, que ofrece una amplia selección de programas para conocer la cultura y las tradiciones de España en fechas señaladas, entre las que hoy, más allá de los destinos más tradicionales y conocidos, se están consolidando opciones tan singulares como las Zambombas de Jerez, el parque Puy de Fou en Toledo, San Valentín en el Algarve o el Carnaval de Águilas.

La opción del Golf con G de Galicia, en el que se ofrece una selección de alternativas para disfrutar de este deporte y muchas otras actividades en esta comunidad, o los programas de inmersión lingüística para estudiantes, son las últimas novedades exitosas de la oferta de Viajes InterRías y que se suman a un abanico de catálogos que completan los de Estudiantes, Singles y Paradores.



Valencia inaugura su primera conexión aérea directa con Norteamérica con vuelos semanales a Montreal

El Aeropuerto de Valencia ha inaugurado su primera conexión directa con Norteamérica gracias a la nueva ruta operada por la aerolínea canadiense Air Transat, que enlazará semanalmente la ciudad de Montreal con la capital valenciana. El primer vuelo aterrizó en Manises el 20 de junio de 2025, marcando un hito histórico para la infraestructura aeroportuaria de la Comunitat Valenciana.

Esta nueva conexión supone un paso decisivo en la estrategia de internacionalización del destino y en la mejora de la conectividad con mercados de largo radio, especialmente con Canadá.

Los vuelos se operarán cada sábado hasta el 4 de octubre, aunque la aerolínea ha expresado su voluntad de mantener la ruta también durante la temporada de invierno si la ocupación se comporta de forma positiva.

El trayecto se realiza con un moderno Airbus A321neo, una aeronave de pasillo único equipada para vuelos transatlánticos, con capacidad para cerca de 200 pasajeros y una configuración eficiente en consumo de combustible. Este modelo permite ofrecer un servicio intercontinental con costes operativos contenidos, lo que encaja con la estrategia de Air

Transat en rutas punto a punto con alta demanda estacional.

El vuelo Montreal-Valencia despegue de Canadá los viernes por la tarde y aterriza en Valencia a primera hora del sábado. El regreso se produce ese mismo día, permitiendo aprovechar al máximo el fin de semana. Durante la jornada inaugural, representantes de Aena, Visit València y la Generalitat Valenciana participaron en el acto de bienvenida a pie de pista, destacando el valor estratégico de esta conexión.

Para la ciudad, supone no solo la apertura de un nuevo mercado turístico emisor, sino también una oportunidad para reforzar su posicionamiento como destino internacional durante los meses de verano.

Desde Visit València se ha trabajado activamente para captar esta ruta, en colaboración con la aerolínea y agentes turísticos canadienses. Se han lanzado campañas de promoción específicas en Quebec para atraer viajeros interesados en cultura, gastronomía, sol y playa.

El mercado canadiense, tradicionalmente conectado con España a través de Madrid y Barcelona, encuentra ahora una puerta de entrada directa a la costa mediterránea que

podría fomentar estancias más largas y con mayor impacto económico en el territorio.

La noticia ha sido recibida con entusiasmo tanto por el sector turístico como por el ámbito empresarial. Valencia se convierte así en una de las pocas ciudades medianas de Europa con enlace directo a Canadá, lo que aumenta su visibilidad en el mapa aéreo internacional y abre la puerta a futuras rutas con otros destinos del continente americano.

De hecho, medios locales han apuntado al interés de Delta Air Lines por establecer una conexión con Estados Unidos en los próximos años, posiblemente con Nueva York como destino prioritario.

Con esta apertura, el aeropuerto de Manises suma un nuevo hito a su estrategia de diversificación de rutas y apuesta por los mercados de largo radio. Se trata de una conexión simbólica y estratégica que posiciona a Valencia en el radar del tráfico transatlántico y confirma su crecimiento sostenido como destino turístico y económico de referencia. El vuelo a Montreal es solo el primer paso en una nueva etapa que busca conectar Valencia con el mundo de forma más directa, competitiva y continuada.



Rutas y Operaciones

España refuerza su liderazgo aéreo en Europa con más de 53.700 vuelos internacionales en junio

Durante el mes de junio de 2025, España volvió a demostrar su peso estratégico en la red aérea europea, al contabilizar un total de 53.772 vuelos internacionales con destino a países del continente.

Esta cifra supone un incremento del 1,28% respecto al mismo mes del año anterior, cuando se registraron 53.091 operaciones, confirmando la tendencia ascendente en la conectividad internacional.

Aunque el crecimiento ha sido más moderado que en otros meses, su valor radica en lo que representa: una consolidación estructural más que una simple fluctuación estacional.

En un escenario postpandemia donde el tráfico aéreo se ha ido normalizando, España mantiene

su posición como uno de los principales nodos de enlace entre Europa y el resto del mundo.

En cuanto a los aeropuertos que más contribuyeron a este volumen, Palma de Mallorca (PMI) lideró el ranking con 9.612 vuelos internacionales hacia Europa, seguido de Barcelona-El Prat (BCN) con 9.051 operaciones, y Madrid-Barajas (MAD) con 7.451 vuelos.

Les siguieron Málaga-Costa del Sol (AGP) con 5.837 vuelos, y Alicante-Elche (ALC) con 4.604.

Estos cinco aeropuertos concentraron de forma conjunta el 67,98% del tráfico total hacia Europa, lo que reafirma su papel como hubs principales de la red internacional, al tiempo que evidencian la capacidad de

descentralización de la actividad aérea española.

Esta concentración estratégica beneficia tanto a las aerolíneas, que pueden operar rutas más eficientes y rentables, como a las agencias de viajes, que disponen de una amplia gama de productos y destinos para ofrecer.

Asimismo, esta robusta red de vuelos internacionales genera un impacto directo en la economía regional, al incentivar el turismo, el comercio y el empleo asociado al transporte aéreo.

España no solo ha recuperado su volumen de operaciones prepandemia, sino que continúa ganando tracción como un actor esencial dentro del ecosistema aéreo europeo.



Rutas y Operaciones

Londres Gatwick y Ámsterdam-Schiphol repiten como principales destinos internacionales desde España en junio

Durante el mes de junio de 2025, los aeropuertos de Londres Gatwick (LGW) y Ámsterdam-Schiphol (AMS) volvieron a situarse como los destinos internacionales más frecuentes desde España, reafirmando su papel clave en el mapa de la conectividad aérea europea.

Londres Gatwick encabezó el listado con un total de 2.602 vuelos procedentes de aeropuertos españoles, mientras que Ámsterdam-Schiphol le siguió muy de cerca, con 2.024 operaciones.

En tercera posición se situó Manchester (MAN), con 1.952 vuelos, seguida de París Orly (ORY) con 1.719, y Roma Fiumicino (FCO) con 1.476 vuelos.

En conjunto, estos cinco aeropuertos aglutinaron más del 18% del total de vuelos internacionales desde España con destino a países europeos, lo que refleja una clara concentración del tráfico en grandes hubs, tanto por su capacidad operativa como por su relevancia turística y empresarial.

Este patrón confirma una tendencia estable: estas rutas no solo se mantienen como las más activas, sino que continúan creciendo de forma sostenida.

En muchos casos, las aerolíneas han reforzado frecuencias en estas conexiones frente a otros destinos menos estables, aprovechando la alta demanda y rentabilidad que ofrecen.

Además, los vínculos con el Reino Unido, los Países Bajos, Francia e Italia consolidan una red densa de vuelos punto a punto, que permite ofrecer mayor flexibilidad a los pasajeros y una mejor planificación operativa a las compañías.

Para el sector de los viajes, esta concentración en grandes nodos también representa una oportunidad: permite construir productos más robustos, con conexiones garantizadas, menores tiempos de espera y mayores márgenes de planificación.

En definitiva, el comportamiento del mes de junio reafirma que el tráfico internacional desde España sigue siendo el eje vertebrador del transporte aéreo internacional.



Rutas y Operaciones

España mantiene la estabilidad aérea en junio pese a una ligera caída de operaciones

El mes de junio de 2025 cerró con un total de 158.098 vuelos operados en el espacio aéreo español, lo que representa una ligera reducción del 0,36 % respecto al mismo mes del año anterior, cuando se contabilizaron 158.678 operaciones.

Esta disminución, equivalente a 580 vuelos menos, se interpreta como un ajuste puntual dentro de una tendencia general de estabilidad, más que como una señal de retroceso.

Lejos de alarmar, este dato confirma que el tráfico aéreo nacional se encuentra en una fase madura, donde las variaciones responden más a ajustes estratégicos de oferta que a una caída estructural de la demanda.

De hecho, varios aeropuertos

españoles han registrado crecimientos notables, impulsando la actividad global a pesar del leve descenso general.

Entre ellos, destaca el caso de Barcelona-El Prat (BCN), que sumó 159 operaciones adicionales, alcanzando un total de 14.960 vuelos en el mes.

También sobresalieron Málaga-Costa del Sol (AGP), con 153 vuelos más (hasta llegar a 7.927 operaciones), y Alicante-Elche (ALC), que mejoró su rendimiento con 152 vuelos extra, acumulando 5.582 movimientos en junio.

Estos datos reflejan que, aunque el crecimiento global se haya moderado, sigue habiendo dinamismo y actividad en rutas clave, tanto nacionales como

internacionales. La reconfiguración de frecuencias, el inicio de rutas estivales y el empuje del turismo en destinos estratégicos han permitido sostener un volumen operativo muy próximo al del año anterior.

Para el sector, esta estabilidad es una buena noticia: las aerolíneas pueden planificar con previsión, los aeropuertos gestionan mejor los recursos, y las agencias de viaje encuentran en la regularidad de operaciones una garantía para construir productos confiables.

Con el verano en pleno arranque, la red aeroportuaria española se mantiene sólida y bien preparada para afrontar los meses de mayor demanda, combinando eficiencia operativa y diversidad de destinos.



Rutas y Operaciones

El tráfico aéreo en España se apoya en rutas consolidadas, pese al repunte controlado de nuevos destinos en junio

Durante el mes de junio de 2025, el tráfico aéreo español operó un total de 3.664 rutas únicas, lo que representa un ligero aumento del 1,86% frente a las 3.597 rutas registradas en junio de 2024.

Este incremento, que supone 67 conexiones distintas adicionales, apunta a una expansión moderada y estratégicamente controlada de la red de destinos.

Lejos de ser un crecimiento impulsivo, la evolución del mapa aéreo español refleja un equilibrio entre consolidación y diversificación. Las aerolíneas siguen apostando por aumentar la frecuencia en rutas de alta rentabilidad y, al mismo tiempo, abren nuevas conexiones que responden a nichos específicos de mercado, ya sea por atractivo turístico o por demanda corporativa emergente.

Entre las rutas nuevas que se incorporaron al sistema aéreo español durante el mes, destacan especialmente aquellas que han conseguido un volumen operativo considerable en muy poco tiempo.

La conexión entre Estambul Sabiha Gökçen (SAW) y Sevilla (SVQ) se situó a la cabeza entre los nuevos enlaces, con 29 vuelos operados en cada sentido, consolidándose como una de las grandes apuestas del mercado turco por Andalucía.

También sobresalieron las conexiones entre Londres Heathrow (LHR) y los aeropuertos regionales de Bilbao (BIO) y Santiago de Compostela (SCQ), con 29 vuelos cada una en ambos sentidos. Estos movimientos evidencian una apuesta renovada por aeropuertos fuera del eje Madrid-Barcelona, fortaleciendo los lazos entre el Reino Unido y regiones con

creciente actividad económica y turística.

Este leve repunte en el número de rutas, sin embargo, no altera la lógica principal del sistema, que sigue dominado por rutas consolidadas, alta frecuencia y eficiencia operativa. El objetivo es claro: construir una red rentable, predecible y escalable, donde las novedades se incorporan de forma selectiva y con sentido estratégico.

Para las aerolíneas, esto significa invertir en conexiones con alto potencial sin perder el foco en las operaciones ya maduras.

Para las agencias de viajes, supone una oportunidad para diseñar productos más variados, con rutas nuevas que permiten atender a un público más amplio y segmentado.



Rutas y Operaciones

Las rutas insulares siguen liderando el tráfico aéreo doméstico en junio, con Canarias al frente

El tráfico aéreo nacional en junio de 2025 volvió a dejar claro que las conexiones interinsulares en Canarias son el motor estructural de la red doméstica española. La ruta entre Gran Canaria (LPA) y Tenerife Norte (TFN) encabezó el ranking de rutas más operadas, con un total de 747 vuelos.

Le siguió de cerca el trayecto inverso, TFN – LPA, que registró 740 operaciones, consolidando esta línea como la conexión con mayor frecuencia dentro del país.

Estas cifras refuerzan el papel esencial que juega la aviación en territorios insulares, donde las rutas aéreas no son una opción, sino una necesidad básica de movilidad.

Además de su importancia turística, estas conexiones garantizan el acceso equitativo a servicios públicos, actividad económica y vínculos sociales entre islas.

El tercer lugar lo ocupó la ruta Barcelona (BCN) – Palma de Mallorca (PMI), con 709 vuelos, seguida de su trayecto inverso, PMI – BCN, que sumó 699 operaciones.

Este eje continúa siendo uno de los más sólidos entre península e islas, sostenido por una demanda turística constante y por la elevada conectividad empresarial y cultural entre ambas regiones.

Destaca también la actividad en la ruta Madrid (MAD) – Palma de Mallorca (PMI), con 624 vuelos, mientras que la conexión inversa, PMI – MAD, acumuló 611 operaciones, cerrando el grupo de corredores peninsulares más dinámicos.

En el entorno insular, la ruta entre Gran Canaria (LPA) y Lanzarote (ACE) se mantiene como una de las más activas, con 613 vuelos en ambos sentidos, reflejando el peso

del tráfico interinsular más allá del binomio Tenerife–Gran Canaria.

Estas cifras consolidan el protagonismo de los territorios insulares dentro del tráfico aéreo nacional.

Las rutas en Canarias y Baleares no solo presentan una alta densidad operativa, sino que funcionan como infraestructura crítica para la cohesión territorial, la competitividad turística y la eficiencia logística.

En conjunto, el mes de junio vuelve a subrayar que el corazón del sistema doméstico español late con fuerza en las islas, donde las rutas se mantienen constantes, fiables y estratégicas para el conjunto del país.



Aerolíneas

Ryanair e Iberia dominan el tráfico aéreo español en junio con más de 51.000 vuelos entre ambas

En el mes de junio de 2025, el cielo español volvió a estar gobernado por dos protagonistas indiscutibles: Ryanair (FR) e Iberia (IB), que una vez más lideraron el volumen de operaciones aéreas en el país.

La aerolínea irlandesa de bajo coste alcanzó los 32.857 vuelos, mientras que la compañía de bandera española sumó 18.517 operaciones, consolidando así su posición estratégica en el mercado nacional e internacional.

A continuación se situó Vueling (VY), con 15.660 vuelos, reafirmando su rol como actor clave en rutas peninsulares, insulares y conexiones europeas.

En cuarta posición figuró Binter Canarias (NT) con 8.420 operaciones, reflejo de su fortaleza en el ámbito regional y su protagonismo en la conectividad interinsular. Cerrando el top cinco aparece EasyJet (U2), que acumuló 7.617 vuelos, manteniendo una presencia destacada en rutas de media distancia.

En conjunto, estas cinco aerolíneas operaron 83.071 vuelos, lo que representa un 55,13% del total de vuelos registrados en junio en España.

Esta cifra pone de relieve el elevado grado de concentración del mercado en manos de unos pocos operadores, capaces de movilizar grandes volúmenes de pasajeros con una red densa y eficiente.

El modelo de Ryanair sigue apostando por una alta frecuencia en rutas de corta y media distancia, enfocadas en la rentabilidad por volumen y el dinamismo de la demanda turística.

Por su parte, Iberia mantiene su equilibrio entre las rutas domésticas, europeas y de largo radio, con un fuerte anclaje en su hub principal en Madrid-Barajas (MAD).

La presencia de Binter en este ranking destaca también la importancia del transporte aéreo como servicio público esencial en

entornos insulares, donde el avión actúa como enlace fundamental para la movilidad diaria.

Tanto Vueling como EasyJet aportan competitividad al mercado, ofreciendo productos híbridos que oscilan entre el bajo coste y los servicios diferenciados, lo que les permite captar tanto al viajero vacacional como al pasajero frecuente.

En conjunto, los datos de junio confirman la estabilidad del ecosistema aéreo español, donde diferentes modelos de negocio coexisten y se complementan.

Desde grandes operadores internacionales hasta aerolíneas regionales con foco territorial, el sistema mantiene un equilibrio que permite atender eficazmente la demanda creciente, garantizar la conectividad entre regiones y sostener la competitividad del turismo y la economía.



Aerolíneas

Iberia, Vueling y Binter Canarias lideran el tráfico nacional en junio con más de 24.500 vuelos

El mes de junio de 2025 cerró con una sólida concentración del tráfico aéreo doméstico en torno a tres aerolíneas clave: Iberia (IB), Vueling (VY) y Binter Canarias (NT), que encabezaron las operaciones en rutas interiores por todo el territorio español.

En conjunto, estas tres compañías alcanzaron las 24.599 operaciones nacionales, consolidando su papel estructural en la conectividad aérea del país.

Iberia (IB) ocupó el primer puesto del ranking con 8.772 vuelos nacionales, destacando por su capacidad para integrar rutas entre grandes núcleos urbanos y enlaces estratégicos con los archipiélagos.

Su modelo de operación basado en el hub de Madrid-Barajas (MAD) sigue siendo uno de los más eficaces para conectar regiones y alimentar sus rutas internacionales.

En segundo lugar, Vueling (VY) registró 8.303 vuelos domésticos, con una fuerte presencia desde Barcelona-El Prat (BCN) y una red pensada para maximizar la conectividad directa entre regiones.

Su enfoque flexible y su adaptación a las demandas de distintos perfiles de viajeros —desde el cliente vacacional al pasajero corporativo— la convierten en un actor clave en el interior del país.

Binter Canarias (NT) cerró el podio con 7.524 vuelos, reafirmando su hegemonía en el tráfico interinsular.

En un entorno donde el avión es una necesidad diaria más que una opción, Binter mantiene una regularidad operativa que garantiza la movilidad de residentes y profesionales en el archipiélago canario, convirtiéndose en un servicio esencial para la cohesión territorial.

El top 5 lo completan Ryanair (FR) con 4.412 vuelos nacionales, centrados en rutas de alto volumen y precios competitivos, y Air Europa (UX), con 2.817 operaciones, que mantiene su apuesta por rutas domésticas con conexiones estratégicas desde su base también en Madrid.

Estos datos reflejan la diversidad del ecosistema aéreo español, donde operan desde aerolíneas de bandera hasta modelos low cost y regionales, cada una cumpliendo un rol específico dentro de la movilidad nacional.

El tráfico doméstico en junio no solo volvió a mostrar su peso en volumen, sino también en su valor estructural para garantizar la cohesión social, económica y territorial del país.



Aerolíneas

TUI Airlines Belgium, Iberia y Aer Lingus lideran la puntualidad en junio en el espacio aéreo español

En junio de 2025, la puntualidad volvió a ser un criterio clave para evaluar el rendimiento operativo de las aerolíneas que operan en el espacio aéreo español.

Entre las compañías que superaron los 500 vuelos registrados durante el mes, cinco aerolíneas destacaron de forma significativa por su media de adelanto en la hora de llegada.

La más puntual fue TUI Airlines Belgium (TB), que en sus 674 vuelos desde o hacia España logró una media de adelanto de 20,08 minutos, un dato excepcional que refleja su consistencia operativa y su eficiencia en la gestión del tiempo.

En segunda posición se situó la española Iberia (IB), que con 14.366 operaciones logró una media de adelanto de 5,41 minutos. Este rendimiento es especialmente

destacable considerando el volumen y la complejidad de su red, que combina rutas nacionales, europeas e intercontinentales.

El tercer lugar lo ocupó Aer Lingus (EI), que operó 982 vuelos con un adelanto medio de 2,72 minutos, consolidando su reputación como operador eficaz entre Irlanda y España.

Completaron el top cinco Wizz Air Malta (W4), con 1.445 vuelos y una media de adelanto de 2,03 minutos, y Transavia France (TO), con 1.298 vuelos y un adelanto medio de 1,98 minutos.

Este ranking de puntualidad pone de relieve la importancia de la planificación, la coordinación y la agilidad operativa como pilares clave del buen desempeño.

Estas compañías demuestran que es posible combinar eficiencia y volumen sin comprometer la experiencia del pasajero.

Para el viajero, estos resultados se traducen en conexiones más fluidas, menor incertidumbre y una percepción más positiva del servicio aéreo. Para las aerolíneas, la puntualidad se convierte en una ventaja competitiva clara en un mercado cada vez más exigente.

Junio refuerza así la idea de que llegar a tiempo —o incluso antes— no es solo un objetivo operativo: es una promesa cumplida.



Aerolíneas

El número de aerolíneas operativas en España cae un 2,26% en junio, con 173 compañías activas

Durante el mes de junio de 2025, un total de 173 aerolíneas realizaron operaciones regulares desde o hacia aeropuertos españoles. Esta cifra supone una ligera reducción del 2,26% respecto al mismo periodo de 2024, cuando se registraron 177 operadores diferentes en el espacio aéreo nacional.

Aunque el descenso es moderado, marca una leve tendencia a la concentración del mercado, derivada en parte de ajustes estratégicos, fusiones y repliegues puntuales de rutas por parte de compañías con menor volumen operativo.

Lejos de comprometer la diversidad del sistema, esta variación se ha visto equilibrada por la entrada de nuevas compañías que han comenzado a explorar el mercado español. Entre ellas destacan Norwegian Air Sweden (LE), Apex

Airline (SO), JetBlue Airways (B6) y Helvetic Airways (2L), aerolíneas que, aunque operan en nichos concretos o rutas con menor densidad, aportan valor a la conectividad general y fomentan una competencia saludable en ciertos corredores.

Esta combinación de salidas e incorporaciones refuerza el dinamismo del sector y mantiene la capacidad del mercado español para atraer operadores de distintos perfiles: desde grandes grupos internacionales hasta aerolíneas regionales, compañías low cost y charters especializados.

España sigue siendo un entorno atractivo tanto como destino turístico como nodo intercontinental, gracias a su posición estratégica y a su capacidad para sostener una red aérea diversa y competitiva.

El ligero descenso en el número de aerolíneas no implica una pérdida de cobertura, sino más bien una reconfiguración de la oferta, donde las compañías con mayor músculo logístico y comercial ganan protagonismo sin excluir la entrada de nuevos jugadores.

Esta evolución forma parte de la lógica adaptativa del mercado postpandemia, donde la eficiencia, la rentabilidad y la especialización están marcando el rumbo de la recuperación definitiva.

En definitiva, junio dejó una radiografía de continuidad y reajuste, donde el número de operadores se mantiene alto, aunque con ligeras oscilaciones que no alteran el carácter plural y abierto del espacio aéreo español.



Cancelaciones y Retrasos

La ruta Ginebra-Barcelona encabeza el ranking de cancelaciones internacionales en junio de 2025

En junio de 2025, el tráfico aéreo internacional desde y hacia España volvió a registrar incidencias relevantes, siendo la ruta Ginebra (GVA) – Barcelona (BCN) la más afectada del mes, con 10 vuelos cancelados.

Le siguió de cerca el trayecto inverso Barcelona – Ginebra, con 9 cancelaciones, situando a esta conexión suiza-catalana como la más inestable del periodo en ambas direcciones.

La tercera posición fue para la conexión Palma de Mallorca (PMI) – Londres Gatwick (LGW), que contabilizó 8 vuelos suspendidos, en un

contexto de alta demanda por temporada estival.

En cuarta posición, varias rutas compartieron el mismo número de incidencias (7 cancelaciones cada una): Madrid – Tel Aviv (TLV) y su trayecto inverso Tel Aviv – Madrid, así como los enlaces entre PMI y Basilea (BSL), en ambos sentidos, y LGW – Palma de Mallorca.

Completan el top 10 las rutas Madrid – París Charles de Gaulle (CDG) y Basilea – Barcelona, ambas con 6 cancelaciones cada una.

Esta dispersión geográfica refleja que las incidencias

no se concentraron en un solo mercado, sino que afectaron a corredores relevantes tanto del norte como del este de Europa, incluyendo destinos turísticos, hubs de conexión y rutas de medio radio.

A diferencia de mayo, donde dominaban las cancelaciones en rutas de largo recorrido, junio ha visto cómo los trayectos europeos de alta frecuencia fueron los más golpeados, posiblemente debido a ajustes de programación, incidencias técnicas o falta de tripulación en aerolíneas con elevada rotación.

Estas cifras, aunque no alarmantes en proporción al volumen total de operaciones, ponen el foco sobre rutas estratégicas donde cualquier cancelación puede tener un fuerte impacto operativo y comercial.

Para aerolíneas, aeropuertos y agencias de viajes, la capacidad para anticiparse a estos episodios y minimizar su efecto sobre el cliente final será clave durante los meses centrales del verano.



Cancelaciones y Retrasos

Las cancelaciones aéreas se reducen en más de un 35% en junio de 2025: EasyJet, es la más afectada

El mes de junio de 2025 trajo consigo una de las mejores noticias operativas del año para el sector aéreo español: el número total de vuelos cancelados se redujo en un 35,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

En total, se registraron 496 cancelaciones, frente a las 768 contabilizadas en junio de 2024.

Esta mejora de 272 interrupciones menos confirma una tendencia positiva en la estabilidad de la red aérea nacional e internacional.

EasyJet (U2) lideró el ranking de aerolíneas con más cancelaciones durante el mes, con 278 vuelos suspendidos, una cifra elevada que,

sin embargo, se enmarca dentro de su alto volumen operativo en rutas turísticas de temporada alta.

Le siguieron Vueling (VY) con 45 cancelaciones, El Al Israel Airlines (LY) con 23, Ryanair (FR) con 22 y Air Europa (UX) con 22 operaciones canceladas.

Pese a que algunas compañías siguen afrontando desafíos en su programación, el descenso generalizado en las cancelaciones refleja una mejora significativa en la planificación, el mantenimiento preventivo y la gestión operativa, especialmente en un mes marcado por la alta rotación de vuelos y el repunte de la demanda vacacional.

Además del impacto positivo en la experiencia del viajero, esta mejora operativa representa también un alivio para aerolíneas, aeropuertos y agencias de viajes, que pueden operar con mayor previsibilidad y reducir costes asociados a las interrupciones.

En resumen, junio cerró con uno de los niveles más bajos de cancelaciones del año, fortaleciendo la imagen del sector como un engranaje cada vez más fiable y resiliente frente a las exigencias del tráfico aéreo estival.



Cancelaciones y Retrasos

Barcelona-El Prat vuelve a liderar las cancelaciones en junio con 80 vuelos suspendidos

Durante el mes de junio de 2025, el Aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN) se mantuvo a la cabeza del ranking de cancelaciones en el sistema aeroportuario español, con un total de 80 vuelos interrumpidos.

Esta cifra lo posiciona nuevamente como el aeropuerto con más incidencias operativas del país, reflejando su elevada carga de trabajo y su papel central en la red aérea nacional.

Le siguieron el Aeropuerto de Palma de Mallorca – Son Sant Joan (PMI) con 63 cancelaciones, y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD), que registró 43 suspensiones.

En cuarta posición se situó Málaga-Costa del Sol (AGP) con 28 vuelos

cancelados, mientras que el Aeropuerto de Ginebra (GVA) —en rutas con origen en España— cerró el top 5 con 23 cancelaciones, reflejando también los efectos cruzados de las operaciones internacionales.

Aunque el número total de cancelaciones descendió respecto al año anterior, estos datos indican que los principales hubs del país continúan siendo los más susceptibles a interrupciones.

La combinación de tráfico intenso, complejidad operativa y la necesidad de coordinar vuelos de conexión los convierte en focos especialmente sensibles a cualquier desajuste, desde demoras técnicas hasta incidencias meteorológicas o problemas logísticos.

En contraste, muchos aeropuertos regionales mantuvieron una operativa más estable, con cancelaciones residuales o nulas, lo que refuerza la utilidad de descentralizar ciertas operaciones para aligerar la presión sobre los nodos más grandes.

La fotografía que deja junio apunta a un sistema más robusto en términos globales, pero que requiere refuerzos operativos y estratégicos en sus principales centros de conexión para minimizar el impacto de las incidencias durante los meses más exigentes del verano.



Cancelaciones y Retrasos

Junio registra 500 vuelos con más de tres horas de retraso en el espacio aéreo español

Durante el mes de junio de 2025, un total de 500 vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles acumularon retrasos superiores a las tres horas, lo que representa un 0,32% del total de operaciones efectivas del mes. Aunque el porcentaje sigue siendo reducido, supone un incremento respecto a mayo, cuando se registraron 378 vuelos en esta categoría.

Este repunte en los retrasos prolongados vuelve a poner el foco sobre uno de los indicadores más sensibles para los viajeros y para las propias aerolíneas, ya que las demoras superiores a tres horas no solo afectan la planificación del pasajero, sino que pueden derivar en compensaciones económicas obligatorias por normativa europea.

Las causas detrás de estos retrasos pueden ser múltiples: desde fenómenos meteorológicos adversos hasta reprogramaciones, congestión aeroportuaria o incidencias técnicas. En este sentido, el inicio de la temporada alta de verano suele generar una presión adicional sobre el sistema operativo, con mayor volumen de vuelos y un incremento en la demanda que exige una planificación precisa por parte de todos los actores implicados.

Aunque el sistema en general ha mostrado niveles razonables de puntualidad, la presencia de estos 500 casos con demoras superiores al umbral crítico evidencia que aún persisten cuellos de botella operativos.

Para el pasajero, este tipo de retraso se traduce en una experiencia frustrante; para las aerolíneas, en un reto logístico que puede tener impacto en cadena a lo largo del día.

El dato sirve también como recordatorio para las agencias de viajes y plataformas de reclamación: una buena gestión postventa y la correcta tramitación de compensaciones puede marcar la diferencia en la percepción del cliente final.

En definitiva, junio cierra con un rendimiento sólido del sistema, pero con áreas de mejora en la gestión de la puntualidad extrema.



Cancelaciones y retrasos

Hangzhou (HGH) y Hassi Messaoud (HME), los destinos internacionales con mayores retrasos desde España en junio de 2025

Junio de 2025 volvió a poner de relieve los desafíos operativos que enfrentan determinadas rutas internacionales desde España, especialmente en destinos con baja frecuencia pero altas incidencias.

El aeropuerto de Hangzhou (HGH), en China, encabezó el ranking de retrasos con una demora media de 300 minutos en los 30 vuelos operados durante el mes. Esta cifra lo convierte en el destino más afectado por demoras prolongadas, apuntando a posibles complicaciones logísticas o de coordinación en la ruta.

En segunda posición se situó Hassi Messaoud (HME), en Argelia, con una media de 212,5 minutos de retraso en 8 vuelos, lo que también evidencia una operativa sujeta a factores externos complejos. En tercer lugar se encuentra Recife

(REC), en Brasil, que con solo 9 vuelos alcanzó una media de 122,1 minutos de retraso por operación, reflejo de las dificultades que puede acarrear el largo radio en entornos saturados o con menor infraestructura.

Completan el top 5 los aeropuertos de Nouakchott (NKC), en Mauritania, con 77,5 minutos de retraso medio en 20 vuelos, y Viracopos – Campinas (VCP), en Brasil, con una demora media de 75,8 minutos en 12 operaciones.

A pesar del bajo número de vuelos, estas rutas presentan una afectación notable en términos proporcionales, convirtiéndose en puntos críticos desde el punto de vista de la puntualidad.

Los datos ponen de manifiesto un patrón recurrente: las rutas de

menor frecuencia no están exentas de problemas operativos y, de hecho, pueden registrar incidencias significativas cuando los márgenes logísticos son estrechos.

Aunque la atención mediática suele centrarse en los grandes hubs, la mejora de estas rutas de largo recorrido o mercados emergentes también es clave para ofrecer una conectividad fiable.

Junio cerró así con un claro recordatorio para las aerolíneas y autoridades aeroportuarias: la vigilancia sobre la puntualidad debe extenderse también a los destinos menos transitados, ya que una sola incidencia puede alterar de forma relevante la experiencia de los pasajeros y la eficiencia de la red global.



Aeropuertos

Alicante, Barcelona y Valencia lideran el crecimiento de operaciones aéreas en junio de 2025

El tráfico aéreo español siguió su tendencia ascendente en junio de 2025, con varios aeropuertos registrando incrementos significativos en el número de operaciones respecto al mismo mes del año anterior.

El Aeropuerto de Alicante-Elche (ALC) encabezó el ranking, al sumar 768 vuelos adicionales, alcanzando un total de 5.614 operaciones, y consolidando así su papel como puerta de entrada clave al litoral mediterráneo.

En segunda posición se situó Barcelona-El Prat (BCN), que sumó 550 vuelos más que en junio de 2024 y alcanzó un total de 17.175 operaciones, confirmando su fortaleza como uno de los grandes hubs del sur de Europa.

Muy cerca se colocó Valencia (VLC), con un incremento de 537 vuelos, hasta alcanzar 3.548 operaciones mensuales, dato que refleja el empuje creciente de esta infraestructura como nodo regional de primer nivel.

Completaron el top 5 los aeropuertos de Tenerife Sur (TFS), que registró 451 vuelos adicionales, y Sevilla (SVQ), con 404 operaciones más, fortaleciendo ambos su papel como enclaves estratégicos tanto para el turismo como para la conectividad nacional.

En su conjunto, estos datos muestran una evolución positiva del sistema aeroportuario español, donde el crecimiento no se limita a los grandes aeropuertos, sino que se distribuye con dinamismo entre

múltiples regiones. Este avance se explica por la combinación de factores como el refuerzo de rutas estacionales, el aumento de frecuencias, y una demanda turística consolidada.

Con el inicio del verano, junio marcó un nuevo punto de aceleración en la recuperación aérea, abriendo paso a una temporada alta que exigirá máxima eficiencia en la gestión operativa para responder a las expectativas de millones de viajeros.



Por qué volamos como volamos?

Las normas invisibles que determinan cada ruta aérea sin que el pasajero lo sepa

Lo que el pasajero no ve

Cuando un pasajero se sienta junto a la ventanilla y contempla cómo el avión asciende hacia las nubes, es fácil imaginar que el piloto tiene libertad para elegir el rumbo. De hecho, muchos viajeros aún creen que el trayecto entre dos ciudades es tan sencillo como trazar una línea recta sobre el mapa. Pero nada más lejos de la realidad: cada vuelo es el resultado de una compleja coreografía aérea, guiada por normas internacionales, restricciones operativas, fenómenos naturales y decisiones que se toman mucho antes de despegar.

A diferencia de los viajes por carretera, en el aire no existe el concepto de “ir directo” en sentido literal. Incluso en los trayectos más cortos, las aeronaves deben seguir rutas predefinidas llamadas aerovías, similares a autopistas

invisibles del cielo, donde cada cruce, altitud y velocidad está cuidadosamente regulado. Esta red de caminos aéreos ha sido diseñada con precisión para evitar conflictos, optimizar el uso del espacio y permitir que miles de vuelos se muevan simultáneamente sin incidentes.

Por otro lado, el cielo está dividido en sectores gestionados por centros de control que supervisan cada tramo del recorrido. Cada cambio de altitud o dirección requiere coordinación, autorización y, muchas veces, adaptación a circunstancias como tormentas, tráfico o espacio aéreo cerrado. La seguridad es el objetivo prioritario, y para alcanzarlo, hay una infraestructura operativa que permanece completamente invisible para el pasajero... y muchas veces también para el agente de viajes.

Comprender esta realidad no solo satisface una curiosidad legítima, sino que también puede ser una poderosa herramienta de confianza. Cuando un cliente pregunta “¿por qué vamos por allí?” o se inquieta por un cambio de ruta inesperado, el agente que domina estas claves tiene una oportunidad única para demostrar conocimiento,

transmitir seguridad y ofrecer una experiencia de valor añadido.

Por tanto, este artículo busca desvelar esas normas que rigen el cielo: las que hacen posible que cada avión vuele en armonía con miles de otros, sin interferencias, y que determinan por qué un vuelo a Nueva York puede desviarse hacia Canadá o uno a Japón evita sobrevolar Rusia. Porque entender el cielo es también una forma de cuidar mejor a quien viaja por él.

Aire con autopistas: así funciona el espacio aéreo

Aunque a simple vista el cielo parece un espacio abierto y sin límites, en realidad está meticulosamente parcelado, jerarquizado y regulado como si fuera una red de autopistas en tres dimensiones. Las aeronaves comerciales no vuelan “a su aire”, sino que siguen rutas perfectamente trazadas, denominadas aerovías. Estas aerovías son corredores invisibles que permiten ordenar el tráfico aéreo y mantener separaciones seguras entre los aviones.

Cada una de estas rutas tiene puntos de entrada y salida, conocidos como



waypoints, que funcionan como cruces o intersecciones en una red vial aérea. A lo largo de estas rutas, los controladores de tráfico aéreo supervisan el tránsito y autorizan a cada aeronave a avanzar de un tramo a otro, como si se tratara de semáforos en el cielo. Además, las aerovías no solo se distribuyen horizontalmente: existen niveles de vuelo —alturas específicas en función del rumbo— que permiten que dos aviones puedan seguir la misma ruta en sentidos opuestos sin riesgo de colisión.

Por otro lado, el espacio aéreo no es homogéneo. Está dividido en regiones de información de vuelo (FIR, por sus siglas en inglés), que delimitan la jurisdicción de cada centro de control. En el caso de España, por ejemplo, ENAIRE gestiona cuatro grandes FIR: Madrid, Barcelona, Canarias y Palma. Cada FIR actúa como un sector de gestión autónoma, donde los controladores supervisan cada vuelo con precisión milimétrica. Cuando un avión cruza de una FIR a otra, el control del vuelo pasa de un centro a otro de forma coordinada y sin interrupciones.

Además, no todo el cielo está disponible. Existen zonas restringidas, prohibidas o peligrosas, que los aviones deben evitar por razones militares, de seguridad o debido a conflictos geopolíticos. También hay áreas dedicadas a ejercicios militares, lanzamientos espaciales o

incluso espacios cerrados a la aviación civil por motivos ambientales o técnicos. Esto obliga a las aerolíneas a ajustar sus rutas en función de la disponibilidad real del espacio aéreo.

Un concepto clave para comprender este funcionamiento es el de los “slots”. Estos son permisos que permiten a una aerolínea operar un vuelo en un aeropuerto concreto en una franja horaria determinada. Pero el slot no es solo un turno para aterrizar o despegar: también implica una asignación en la red aérea. Si el tráfico está saturado o una ruta concreta está congestionada, el vuelo puede sufrir modificaciones o demoras incluso antes de despegar.

El espacio aéreo, como ocurre con las carreteras en hora punta, tiene un límite de capacidad.

En los cielos europeos, esta gestión se coordina principalmente a través de Eurocontrol, el organismo encargado de la supervisión táctica del tráfico aéreo del continente. Su red de gestión permite anticipar sobrecargas, redirigir vuelos de forma dinámica y mantener el flujo del tráfico sin comprometer la seguridad.

Así, aunque el cielo parezca ilimitado, lo cierto es que está sujeto a normas, regulaciones y estructuras tan estrictas como cualquier red de transporte

terrestre. Para el agente de viajes, conocer estas realidades permite interpretar con mayor criterio cualquier aviso de demora, desvío o modificación de ruta, y transmitir al cliente una explicación basada en la operativa real de la aviación comercial.

Por qué no volamos en línea recta

A simple vista, volar de Madrid a Nueva York debería ser tan fácil como trazar una línea recta sobre el Atlántico. Sin embargo, si observamos el trayecto real en un radar o en la pantalla del avión, descubriremos curvas inesperadas, desvíos hacia el norte o trayectorias que bordean continentes. La explicación no está en un capricho del piloto ni en una maniobra improvisada: se trata de una estrategia cuidadosamente diseñada que tiene en cuenta decenas de variables técnicas, meteorológicas y geopolíticas.

Uno de los factores más relevantes es el viento. En altitudes de crucero, las aeronaves se ven afectadas por las corrientes en chorro (jet streams): potentes flujos de aire que pueden alcanzar velocidades de hasta 300 km/h. Estas corrientes fluyen de oeste a este, por lo que los vuelos hacia Europa desde América suelen aprovecharlas para acortar tiempos y reducir consumo de combustible.



Por el contrario, en sentido contrario, las rutas se ajustan para evitar enfrentarse a esos vientos de cara, aunque eso implique hacer desvíos importantes. No es raro que dos vuelos Madrid–Nueva York y Nueva York–Madrid tarden más de una hora de diferencia en cubrir el mismo trayecto, simplemente por estos factores.

Otro motivo clave son las restricciones geopolíticas. En algunos casos, ciertos espacios aéreos están cerrados a vuelos civiles por motivos de seguridad o conflicto. Actualmente, por ejemplo, los cielos de Rusia, Ucrania, Bielorrusia, Libia o Siria presentan limitaciones parciales o totales. Esto obliga a los planificadores de rutas a buscar alternativas más largas, incluso cuando la ruta directa pasaría por esos territorios. La invasión de Ucrania ha tenido un impacto significativo en la conectividad entre Europa y Asia, desviando cientos de vuelos hacia el sur y el este del continente.

Además, hay normas que determinan la altitud de vuelo según el rumbo. A grandes rasgos, los vuelos que se dirigen hacia el este deben ocupar niveles de crucero impares (por ejemplo, FL350 = 35.000 pies), mientras que los que vuelan hacia el oeste lo hacen en niveles pares (FL360, FL380, etc.). Esta regla ayuda a mantener la separación vertical entre aeronaves y evitar colisiones, especialmente cuando dos aviones cruzan trayectorias similares en sentidos opuestos.

La meteorología también juega su papel. Tormentas intensas, turbulencias severas, ciclones o incluso cenizas volcánicas obligan a modificar la trayectoria sobre la marcha. Los sistemas a bordo permiten detectar estos fenómenos a cientos de kilómetros de distancia, y los pilotos, en coordinación con el control aéreo, pueden solicitar desvíos temporales para evitarlos.

Por último, aunque muchas rutas están estandarizadas, las aerolíneas pueden presentar planes de vuelo distintos cada día en función de su estrategia de optimización de costes. Elegir una ruta más larga pero con vientos favorables puede ser más eficiente que optar por la línea más corta con condiciones adversas. Así, lo que parece un rodeo desde la ventanilla es, en realidad, una decisión lógica, rentable y perfectamente justificada.

Este tipo de desviaciones no son errores ni incidencias: son parte del diseño inteligente del transporte aéreo moderno. Para el agente de viajes, explicar estas decisiones no solo transmite tranquilidad, sino que también demuestra conocimiento profundo del funcionamiento de la aviación comercial. En un sector donde los detalles marcan la diferencia, saber por qué un avión “no va recto” puede convertirse en una ventaja competitiva.

¿Quién decide por dónde va el avión?

Aunque la imagen más común es la del piloto al mando, tomando decisiones

en cabina sobre el rumbo del vuelo, lo cierto es que la planificación del trayecto se define muchas horas antes de despegar, y en ella intervienen perfiles técnicos altamente especializados que trabajan desde tierra.

El encargado principal de esta tarea es el flight dispatcher o despachador de vuelo, una figura tan desconocida para el pasajero como crucial para que un avión llegue a su destino de forma segura, puntual y eficiente.

El despachador es quien analiza todas las variables del vuelo: tipo de aeronave, meteorología prevista, peso, combustible disponible, restricciones del espacio aéreo, NOTAMs (avisos a la navegación), rutas alternativas, slots asignados y condiciones de tráfico previstas. Con esta información, diseña un plan de vuelo operativo que es validado por el comandante y presentado a las autoridades aeronáuticas antes de cada salida. En muchos casos, este profesional tiene potestad legal compartida con el piloto para autorizar o cancelar un vuelo si se detecta algún riesgo.

Sin embargo, en las grandes aerolíneas el proceso está altamente automatizado y digitalizado. Se utilizan sofisticados sistemas de planificación —como LIDO, Jeppesen o Sabre Flight Planning— que, con apoyo humano, procesan millones de datos en tiempo real para calcular la ruta óptima.

Estos algoritmos tienen en cuenta los vientos en altura, la congestión del



espacio aéreo, el coste del combustible y las últimas restricciones de vuelo. Así, el plan final es una solución matemática optimizada que prioriza seguridad, ahorro y eficiencia.

Una vez que el avión está en el aire, la ruta puede sufrir ajustes. El piloto mantiene comunicación constante con los distintos centros de control de tráfico aéreo (ATC), que pueden ordenar cambios de altitud, pequeños desvíos o incluso rutas alternativas completas en función del tráfico, el clima o incidencias inesperadas.

Sin embargo, estos cambios no son decisiones autónomas del comandante, sino respuestas coordinadas dentro de un sistema global.

Existen ciertos tipos de vuelos con mayor flexibilidad, como los chárter, vuelos de carga o ejecutivos, que en función de su planificación y disponibilidad de espacio pueden presentar rutas más ajustadas a sus necesidades específicas. También hay modelos de operación que permiten rutas “flex tracks”, especialmente en vuelos transoceánicos, donde los corredores se modifican cada día según los vientos predominantes. Por ejemplo, un vuelo Madrid-Miami puede tomar una ruta diferente cada jornada para aprovechar o esquivar las corrientes en chorro.

Incluso en el caso de emergencias o desvíos operativos (por cierre de aeropuerto, alertas sanitarias o razones técnicas), son los equipos

de tierra quienes coordinan los cambios, con apoyo del comandante y los controladores. El piloto no vuela “por libre”: forma parte de una red interconectada en la que cada decisión tiene consecuencias operativas, logísticas y económicas.

Comprender todo este engranaje permite valorar mejor el nivel de planificación que hay detrás de cada vuelo. Para el agente de viajes, saber quién decide la ruta y por qué puede ser útil para explicar con claridad cualquier alteración de itinerario, justificar un sobrevuelo inusual o simplemente reforzar la idea de que cada trayecto está cuidadosamente trazado mucho antes de que el avión se ponga en movimiento.

¿Qué puede contar el agente de viajes?

Más allá de la información técnica, lo que realmente marca la diferencia es saber traducirla al lenguaje del cliente. En un sector donde la confianza y la seguridad son claves, el agente de viajes que sabe explicar por qué un vuelo no sigue la ruta más corta o por qué tarda más de lo esperado, gana credibilidad y fidelidad. Entender cómo se diseñan las rutas aéreas permite responder con seguridad y solvencia a preguntas frecuentes que, en muchas ocasiones, generan dudas o incluso malestar en el viajero.

Una de las cuestiones más habituales es: “¿Por qué el vuelo no va en línea recta?” La respuesta está en todo lo explicado anteriormente: vientos en altura, rutas

predefinidas, restricciones geopolíticas, meteorología o decisiones operativas para ahorrar combustible. El agente no necesita explicar cada detalle técnico, pero sí puede resumir con claridad que los aviones siguen rutas seguras y optimizadas, aunque no coincidan con lo que vemos en un mapa. Un buen recurso es mencionar que en la aviación, como en el mar, hay “camino invisibles” por los que es más eficiente o más seguro volar.

Otra pregunta frecuente: “¿Por qué dos vuelos con el mismo destino hacen trayectos distintos?” Esto ocurre, por ejemplo, con vuelos Madrid-Nueva York que algunos días cruzan el norte de Canadá y otros siguen una ruta más directa. La clave está en los vientos en chorro, que varían a diario. El agente puede aprovechar esta explicación para reforzar su papel asesor: “Cada día se analiza la ruta más eficiente, para que el vuelo sea más rápido o consuma menos combustible.”

También pueden surgir dudas ante cambios de última hora: “Mi vuelo se ha desviado, ¿es normal?” Aquí conviene explicar que el plan de vuelo siempre es flexible y que se puede modificar por meteorología, congestión de tráfico o cierres temporales del espacio aéreo. Transmitir que estos ajustes están previstos y controlados refuerza la tranquilidad del pasajero.

Incluso se puede añadir: “El comandante y los equipos de tierra están preparados para reaccionar en tiempo real, priorizando siempre la seguridad.”



Además, cuando el cliente muestra inquietud por zonas en conflicto o sobrevuelo de determinados países, el agente puede informar con claridad: “Las rutas se actualizan constantemente para evitar zonas cerradas o inestables. Si una región no es segura, simplemente no se vuela por allí.” Nombrar organismos como Eurocontrol o IATA da un plus de autoridad sin caer en tecnicismos.

En definitiva, este conocimiento aporta herramientas para ofrecer un discurso profesional y empático, que ayuda a gestionar expectativas, resolver inquietudes y demostrar que el agente domina los entresijos del viaje.

No se trata de convertirse en experto en navegación aérea, sino de tener la narrativa justa para convertir un dato técnico en una experiencia más confiable.

El cielo tiene normas

Cuando miramos al cielo, tendemos a imaginarlo como un espacio libre, inmenso, sin fronteras. Pero en la aviación comercial, el cielo es todo lo contrario: una red regulada, precisa y milimétrica, donde cada trayecto está pautado, cada altitud responde

a una norma y cada decisión se toma tras haber calculado todas las alternativas posibles. Volar no es un acto de improvisación; es el resultado de un sistema sofisticado que combina seguridad, eficiencia y tecnología de forma invisible para el pasajero.

Cada avión que despegue lo hace sabiendo exactamente qué ruta seguirá, qué altura alcanzará, qué vientos enfrentará y qué restricciones deberá respetar. En el aire, nada queda al azar. Desde tierra, los despachadores y centros de control supervisan el viaje de principio a fin, garantizando que todo funcione como un engranaje perfectamente engrasado.

Este modelo, basado en la colaboración internacional, la anticipación constante y el cumplimiento riguroso de procedimientos, es lo que ha convertido a la aviación en el medio de transporte más seguro del mundo.

Para los agentes de viajes, conocer este entramado no es solo una cuestión de cultura profesional. Es una herramienta diferencial para acompañar mejor al cliente, gestionar sus expectativas y ofrecer explicaciones sólidas cuando surgen dudas o incidencias. Entender cómo “funciona el cielo” permite

transmitir seguridad y reforzar la confianza del viajero, especialmente en un contexto donde la información es un valor añadido.

Pero este conocimiento también ofrece algo más: una nueva forma de mirar hacia arriba. Porque cuando sabes que cada avión vuela por una razón, que cada desvío responde a una lógica y que detrás de cada trayecto hay cientos de decisiones invisibles, descubres que volar no es solo desplazarse, sino participar de un milagro logístico que conecta el mundo sin que apenas lo notemos.

El cielo tiene normas. Y conocerlas no solo es útil: es también una manera de estar más cerca del viaje... incluso antes de despegar.



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



EN COLABORACIÓN CON

 **RECLAMATRAVEL**