

Observatorio Aéreo



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



Información aportada por

 **RECLAMATRAVEL**

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



Iberia Reforzará su Conexión con Puerto Rico con Hasta 12 Vuelos Semanales

La aerolínea alcanzará su mayor capacidad histórica en la ruta Madrid-San Juan desde que inició operaciones en 1949.

Iberia ha confirmado un ambicioso plan de crecimiento para su ruta entre Madrid y San Juan de Puerto Rico, que alcanzará un récord histórico de 12 vuelos semanales a partir de abril de 2026, coincidiendo con el pico de la temporada alta. Este incremento progresivo en su operativa consolida la apuesta de la aerolínea por el mercado caribeño y la sitúa como el principal operador entre Europa y la isla.

La hoja de ruta trazada por la compañía aérea española contempla un aumento gradual de frecuencias:

- Desde septiembre de 2025, operará 10 vuelos semanales,
- que se elevarán a 11 en diciembre,
- hasta llegar al pico de 12 vuelos semanales en abril de 2026, con una programación que, en febrero y marzo, alcanzará incluso dos vuelos diarios en días alternos.

Este crecimiento no es un movimiento aislado, sino que forma parte de una estrategia global de refuerzo del largo radio de Iberia, apoyada por el buen comportamiento de la demanda hacia Latinoamérica y el Caribe. El mercado puertorriqueño, en particular, ha experimentado un aumento sostenido en el flujo de viajeros tanto por motivos turísticos como por vínculos familiares y comerciales con España.

La operativa se apoyará en una combinación de flota que mezcla el Airbus A330-200, ya habitual en la ruta, con la incorporación progresiva del nuevo

A321XLR, el modelo de pasillo único de largo alcance que Iberia empezará a utilizar en vuelos transatlánticos. Esta aeronave, más ligera y eficiente, permite mantener altos estándares de confort mientras se optimizan costes operativos, especialmente en días y franjas horarias de menor demanda.

Según ha confirmado la propia compañía, este modelo será una de las claves para flexibilizar la oferta sin comprometer la conectividad. En días punta o en temporada alta, se mantendrá el A330-200, con más de 280 plazas, mientras que en otras rotaciones se optará por el A321XLR, con una cabina de nueva generación y configuración específica para rutas transatlánticas.

Este movimiento marca un hito en la historia de la relación entre Iberia y Puerto Rico, que se remonta a 1949, cuando la aerolínea inauguró sus primeros vuelos con escala a través de Nueva York y Caracas.

Más de 75 años después, la aerolínea alcanza la mayor capacidad operada nunca en esta ruta, reforzando su papel como puente natural entre España y el Caribe.

Desde un punto de vista estratégico, este refuerzo también tiene un impacto relevante para el hub de Madrid-Barajas, que gana así peso como plataforma de conexión para pasajeros europeos con destino a América Latina. Iberia está aprovechando su posición geográfica y su experiencia en mercados latinoamericanos para consolidar su

liderazgo en una red global que incluye más de 140 destinos en 45 países.

Además, la operación con A321XLR permite abrir la puerta a una futura expansión con más frecuencias o nuevos destinos en el Caribe, al facilitar la viabilidad de rutas directas a islas o ciudades con menor volumen de tráfico, pero alta rentabilidad en determinadas temporadas. Este modelo será fundamental para diversificar destinos sin necesidad de grandes aeronaves wide-body, optimizando márgenes y capacidad de respuesta.

En el plano comercial, Iberia ya ha anunciado campañas específicas para promover la nueva operativa, así como acuerdos con agencias, turoperadores y distribuidores locales para incentivar el flujo de viajeros tanto desde España como desde Puerto Rico. El segmento VFR (visiting friends and relatives), el turismo cultural y el creciente atractivo de San Juan como ciudad con encanto colonial y playas urbanas, respaldan la demanda en ambos sentidos.

Con este refuerzo, Iberia no solo consolida su apuesta por el Caribe hispano, sino que marca una diferencia competitiva respecto a otras aerolíneas europeas que no operan rutas directas a Puerto Rico. A medida que el turismo intercontinental se recupera, la aerolínea se posiciona como una opción preferente para quienes buscan conectividad directa, eficiencia operativa y experiencia de vuelo mejorada.



World2Fly Incorpora un A330-300 y Refuerza su Operativa de Largo Radio

La aerolínea del Grupo Iberostar da un nuevo salto en capacidad y apunta a superar el millón de pasajeros en 2025

World2Fly, la aerolínea del Grupo Iberostar especializada en vuelos de largo recorrido, ha incorporado recientemente un nuevo avión Airbus A330-300 a su flota, reforzando así su capacidad operativa y posicionándose con más solidez en el segmento de vuelos intercontinentales. Esta incorporación duplica el número de unidades de este modelo en su flota, lo que representa un paso significativo en su ambiciosa estrategia de crecimiento para el ejercicio 2025.

La aeronave, equipada con una configuración moderna y eficiente, permitirá a World2Fly aumentar frecuencias en rutas clave como Punta Cana, Cancún, La Habana y Santo Domingo, así como explorar nuevas conexiones dentro de su red transatlántica. Este modelo, con capacidad para más de 300 pasajeros y un alcance superior a los 11.000 kilómetros, ofrece una excelente relación entre eficiencia operativa, confort y volumen de carga útil.

Gracias a esta ampliación, la compañía prevé superar el millón de pasajeros transportados a lo largo de 2025, una meta ambiciosa pero coherente con la evolución positiva de la demanda turística hacia destinos de sol y playa en el Caribe. Desde su creación, World2Fly ha apostado por un modelo de negocio centrado en la experiencia del pasajero, la eficiencia medioambiental y una oferta de destinos ajustada a las preferencias del viajero vacacional europeo.

La nueva incorporación se enmarca dentro del plan estratégico de expansión de la aerolínea, que contempla incrementar su presencia en los principales aeropuertos españoles, fortalecer su operativa en Portugal y afianzar su propuesta como compañía de referencia para viajes de largo radio en el mercado ibérico. Además, la modernización de flota se alinea con los objetivos del grupo en materia de sostenibilidad y eficiencia energética.

World2Fly destaca también por ser una aerolínea joven pero respaldada por un grupo turístico con gran experiencia, lo que le ha permitido consolidar acuerdos sólidos con turoperadores, agencias de viajes y distribuidores, tanto en canales tradicionales como digitales. Su propuesta de valor se basa en ofrecer vuelos directos a destinos de alta demanda turística, con horarios optimizados, cabinas confortables y una cuidada atención a bordo.

En términos técnicos, el A330-300 recién incorporado complementa la flota actual compuesta por otros modelos de la familia Airbus, como el A350, permitiendo a la aerolínea ajustar su capacidad según la demanda de cada temporada. Esta versatilidad resulta clave en un contexto de recuperación postpandemia, donde la flexibilidad operativa marca la diferencia entre rentabilidad y sobrecapacidad.

El crecimiento de World2Fly se apoya también en un modelo de expansión progresiva, sin grandes sobresaltos, y

centrado en mercados estratégicos para el turismo emisor español y portugués. La compañía ha logrado ganarse la confianza del sector profesional gracias a su fiabilidad operativa, su enfoque centrado en el cliente y una gestión prudente que evita los excesos de otros proyectos anteriores en el segmento vacacional.

Desde el punto de vista comercial, la aerolínea ha reforzado su presencia en agencias de viajes, campañas conjuntas con cadenas hoteleras y colaboraciones con los principales turoperadores del mercado, lo que le permite mantener índices de ocupación muy elevados incluso en temporada baja.

Con la vista puesta en consolidarse como una de las opciones preferidas por los viajeros hacia el Caribe y Latinoamérica, World2Fly continúa diseñando nuevas rutas y estudiando oportunidades en mercados complementarios como Estados Unidos, Brasil o África Occidental, sin perder su ADN de compañía vacacional de largo alcance.

La incorporación de este nuevo A330-300 representa, por tanto, algo más que un refuerzo puntual de flota: es una declaración de intenciones. World2Fly sigue creciendo, apostando por el largo radio, por el servicio diferencial y por la fidelización de un perfil de cliente que busca calidad, confort y fiabilidad en sus desplazamientos intercontinentales.

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.

 **RECLAMATRAVEL**



Aerolíneas extintas: Gigantes del aire que hoy solo sobrevuelan la memoria

Fueron símbolo de modernidad, conectaron continentes, marcaron épocas... y hoy solo existen en los recuerdos de quienes las vivieron. Este artículo es un homenaje a esas aerolíneas míticas que desaparecieron, pero siguen flotando en la memoria del sector.

Durante décadas, los cielos estuvieron dominados por nombres que hoy apenas sobreviven impresos en un cartel olvidado, en una maqueta polvorienta o en la memoria de un agente veterano. Pan Am, TWA, Spanair, Alitalia...

Marcas que no solo operaban aviones, sino que representaban estilos de vida,

eras políticas y sueños de expansión global. Sus logotipos estaban en las tazas de los aeropuertos, sus uniformes eran emblemas de modernidad, sus aviones eran sinónimo de prestigio.

Sin embargo, como ocurre en tantos sectores, el paso del tiempo, las crisis económicas, los atentados, las fusiones fallidas o los cambios de modelo de negocio acabaron dejando a muchas de ellas fuera de juego. La aviación comercial, tan sujeta al pulso económico global, no perdona los errores ni concede demasiadas segundas oportunidades.

Algunas, como Pan Am o TWA, protagonizaron películas y documentales; otras, como Spanair, desaparecieron de forma abrupta dejando miles de billetes sin vuelo y una herida en la memoria del turismo español. Todas, en mayor o menor medida, ayudaron a construir lo que hoy damos por sentado cada vez que subimos a un avión.

Este artículo no es un simple repaso de quiebras. Es un homenaje a la historia de la aviación comercial a través de sus marcas caídas. Acompáñanos en este vuelo por el recuerdo para redescubrir lo que fuimos, entender cómo hemos llegado hasta aquí... y recordar que, en aviación, incluso cuando una aerolínea ya no despegga, puede seguir flotando en la memoria colectiva del sector.

Pan Am: El sueño americano con alas

Si alguna aerolínea puede presumir de haber definido la era dorada de la aviación comercial, esa fue Pan American World Airways, conocida universalmente como Pan Am. Fundada en 1927 por Juan Trippe y un pequeño grupo de empresarios con visión global, Pan Am no solo fue pionera en conectar Estados Unidos con América Latina, Europa y Asia, sino que se convirtió en un auténtico icono cultural. Volar con Pan Am era una experiencia aspiracional.

Sus aviones eran símbolo de estatus, sus azafatas marcaban tendencias y sus anuncios prometían el mundo al alcance de una butaca.

Desde sus inicios operando vuelos postales en América Central, Pan Am expandió rápidamente su red. Fue la primera aerolínea estadounidense en ofrecer vuelos regulares trasatlánticos y transpacíficos, en un tiempo en que esas rutas eran vistas como conquistas casi imposibles. La compañía introdujo el concepto de "clipper", aviones hidroaviones que despegaban del agua y abrían nuevas rutas antes de que se construyeran los grandes aeropuertos.

En la década de 1960, con la llegada del icónico Boeing 707, Pan Am fue la encargada de inaugurar la era del jet, ofreciendo vuelos sin escalas entre Nueva York y ciudades como Londres, París o Tokio.

Pero Pan Am no solo fue innovación técnica. También fue una escuela de branding, de servicio y de marketing.

Sus uniformes, diseñados por casas de moda, eran replicados en películas y revistas. El entrenamiento de sus tripulaciones era legendario, y su apuesta por los detalles —desde el catering hasta la disposición de los asientos— marcó escuela. Su logo, ese globo azul cruzado por líneas blancas, se convirtió en sinónimo de "viajar con estilo".

A pesar de su glamour y de su liderazgo, Pan Am no pudo sostener su imperio. La desregulación del sector aéreo en Estados Unidos en los años 80, que permitió la entrada de competidores con tarifas más agresivas, puso en jaque su modelo de negocio. La compañía, excesivamente dependiente de rutas internacionales y sin una red doméstica sólida, comenzó a perder cuota de mercado. Los intentos de adquirir compañías nacionales —como National Airlines— para compensar su debilidad interna, no hicieron sino empeorar su situación financiera.

La tragedia del vuelo 103 sobre Lockerbie en 1988, donde un atentado terrorista mató a 270 personas, golpeó duramente su reputación y terminó por agotar su capital simbólico. Tres años más tarde, en 1991, Pan Am cesaba sus operaciones tras vender la mayor parte de sus activos a Delta Air Lines.



A día de hoy, el legado de Pan Am sigue vivo. Existen museos, clubes de fans, colecciones de merchandising, e incluso intentos puntuales de resucitar la marca en sectores como el ferroviario o la moda.

Su logotipo aún aparece como homenaje visual en películas, series o camisetas retro. Aunque no tiene un hotel propio como el que TWA mantiene en el JFK, Pan Am sigue flotando como un símbolo icónico de una época donde volar era casi un acto de elegancia.

Pan Am no solo desapareció como empresa. Desapareció una forma de entender el viaje: elegante, aspiracional y, sobre todo, profundamente simbólica.

Fue más que una aerolínea. Fue el sueño americano... con alas.

TWA: Hollywood a 10.000 metros

Si Pan Am representaba el espíritu internacional del sueño americano, Trans World Airlines (TWA) fue su contraparte glamourosa en tierra firme. Fundada en 1930, TWA no tardó en convertirse en la aerolínea más cinematográfica de Estados Unidos: una mezcla de innovación técnica, servicio impecable y una relación simbiótica con Hollywood que elevó el concepto de volar a la categoría de espectáculo.

TWA operaba rutas dentro y fuera de Estados Unidos, y fue una de las primeras aerolíneas en volar entre las dos costas americanas sin escalas. Su flota incluía modelos como el Lockheed Constellation —con sus formas elegantes y distintivas— y más adelante, aviones

de la familia Boeing que reforzaron su posicionamiento de vanguardia.

En el interior, los vuelos de TWA eran sinónimo de clase: decoración cuidada, menús inspirados en la gastronomía internacional y atención al detalle. Volar con TWA era como entrar en un salón de lujo suspendido en el cielo.

El gran impulso de la marca llegó cuando el excéntrico magnate Howard Hughes adquirió el control de la compañía en 1940. Bajo su mando, TWA se modernizó y expandió agresivamente. Hughes, además de ser un pionero de la aviación, era una figura omnipresente en la industria del entretenimiento.

Gracias a él, la aerolínea se convirtió en la favorita de las estrellas de cine, y volar con TWA era, literalmente, viajar como una celebridad. La imagen de Marilyn Monroe descendiendo de un Constellation o la conexión entre TWA y los Oscars no eran casualidades: eran parte de una estrategia de marketing impecable.

Pero los años dorados no duraron para siempre. Tras la salida de Hughes, la aerolínea pasó por manos de diferentes inversores, incluida la gestión de Carl Icahn, cuyo enfoque financiero terminó por debilitar a la empresa. En los años 90, presionada por la competencia de aerolíneas emergentes y asfixiada por deudas, TWA fue perdiendo terreno hasta que, en 2001, fue adquirida por American Airlines, poniendo fin a más de 70 años de historia.

Hoy, parte del alma de TWA sobrevive en el aeropuerto JFK de Nueva York,



donde su antigua terminal —diseñada por el arquitecto Eero Saarinen— ha sido restaurada y transformada en un hotel de lujo: el TWA Hotel. Este edificio no solo conserva la estética original de los años 60, sino que rinde homenaje a una época en la que volar era un acto de sofisticación.

TWA ya no surca los cielos, pero su imagen sigue viva en la memoria de una generación que soñó con viajar como las estrellas.

Spanair: La gran promesa española que no logró aterrizar

Durante años, Spanair representó una alternativa sólida y reconocida dentro del panorama aéreo español.

Fundada en 1986 con sede en Palma de Mallorca, la compañía nació como una filial de la escandinava SAS (Scandinavian Airlines), con el objetivo de operar rutas chárter entre los países nórdicos y España. Sin embargo, su ambición no tardó en crecer, y para la década de los 90 ya competía en vuelos regulares dentro de España y Europa, consolidándose como una de las aerolíneas más relevantes del país.

Spanair fue una de las grandes protagonistas en la transición del modelo aéreo español tras la liberalización del mercado. Con una flota compuesta por aviones como los McDonnell Douglas MD-80 y Airbus A320, ofrecía un producto competitivo tanto para viajeros de negocios como para turistas. En 2003, la aerolínea entró en Star Alliance, lo que le permitió integrar su red con grandes compañías

internacionales, aumentar sus conexiones globales y posicionarse como el socio español dentro de una de las alianzas más prestigiosas del mundo.

El gran salto parecía inminente, especialmente cuando la compañía trasladó su base operativa a Barcelona y recibió el respaldo institucional de la Generalitat de Catalunya, que terminó convirtiéndose en accionista mayoritario con el 80% del capital. El objetivo era convertir El Prat en un hub de referencia en el sur de Europa. Sin embargo, la competencia de las aerolíneas de bajo coste, una estructura de costes poco eficiente y la falta de un socio estratégico internacional fueron debilitando el proyecto.

En 2012, tras meses de incertidumbre, Spanair anunció el cese de sus operaciones de forma abrupta. Qatar Airways, que negociaba su entrada en el capital, se retiró en el último momento, dejando a la compañía sin margen de maniobra. El cierre se produjo el 27 de enero de 2012, afectando a más de 4.000 trabajadores y dejando en tierra a más de 100.000 pasajeros con billetes comprados. La imagen de mostradores vacíos y aviones paralizados fue portada en todos los medios.

La desaparición de Spanair supuso una sacudida para el sector turístico y para las agencias de viajes, especialmente en Cataluña. También fue un duro golpe simbólico para quienes creían en la posibilidad de construir una gran aerolínea de bandera desde territorio español. A día de hoy, Spanair es recordada como una promesa frustrada.

Una compañía que tenía todos los ingredientes para triunfar, pero que no logró el combustible necesario para mantenerse en vuelo.

Alitalia: Historia de un gigante italiano en vuelo perpetuo hacia el rescate

Si alguna aerolínea ha simbolizado el carácter nacional de un país con tanta fidelidad como Alitalia, pocas lo han hecho con tanta intensidad. Fundada en 1946, solo meses después del final de la Segunda Guerra Mundial, Alitalia (Aerolinee Italiane Internazionali) fue mucho más que la aerolínea de bandera italiana: fue un embajador aéreo del diseño, la elegancia y la identidad cultural del país durante más de siete décadas.

Sus años dorados comenzaron en los años 50 y 60, coincidiendo con el llamado "Milagro económico italiano". Vestida por diseñadores como Giorgio Armani, con una flota moderna y una oferta de rutas que conectaba Roma y Milán con las principales capitales del mundo, Alitalia ofrecía un producto distintivo. En sus vuelos se comía pasta auténtica, se brindaba con vino italiano y se escuchaba ópera como música ambiental. Volar con Alitalia era una experiencia en sí misma.

Sin embargo, bajo ese barniz de excelencia, la aerolínea arrastraba problemas estructurales casi desde sus inicios. Malas decisiones estratégicas, un número excesivo de empleados, sindicatos poderosos, competencia interna entre bases operativas, y una resistencia constante a la modernización de procesos la hicieron especialmente



vulnerable. Durante más de tres décadas, Alitalia sobrevivió gracias a rescates estatales —más de una docena— que la mantuvieron a flote pero nunca solucionaron los problemas de fondo.

En 2009, la empresa fue parcialmente privatizada y pasó a formar parte del consorcio CAI (Compagnia Aerea Italiana), aunque el Estado italiano mantuvo un porcentaje importante.

En 2014, el grupo Etihad Airways adquirió una participación del 49%, con la promesa de transformar Alitalia en una aerolínea rentable y moderna.

Sin embargo, la operación tampoco funcionó. En 2017, la compañía volvió a estar bajo administración extraordinaria tras declararse insolvente, y el Estado volvió a inyectar fondos para evitar el colapso.

Finalmente, tras varios intentos de venta, recapitalización y cambio de modelo, el 14 de octubre de 2021 Alitalia cesó oficialmente todas sus operaciones.

Al día siguiente, nació ITA Airways (Italia Trasporto Aereo), una nueva aerolínea estatal con menos personal, menos rutas y una estrategia más realista. Aunque ITA adquirió parte de los activos de Alitalia —incluyendo slots, algunos aviones y personal—, el cambio de nombre marcó simbólicamente el fin de una era.

Hoy, Alitalia solo existe en la memoria de quienes la vieron cruzar los cielos con sus colores verde, blanco y rojo. Su legado es complejo: representa tanto el orgullo nacional como una de las gestiones más discutidas del transporte aéreo europeo. Pero, para millones de italianos, Alitalia siempre será la aerolínea. La que les llevó lejos... y les hizo sentir en casa.

Otras aerolíneas desaparecidas que marcaron época

La historia de la aviación comercial está plagada de aerolíneas que, en su momento, fueron líderes regionales o incluso globales. Compañías que marcaron tendencia, conectaron continentes o innovaron en servicio, pero que por distintas razones acabaron desapareciendo. Algunas dejaron un hueco que nadie ha vuelto a ocupar.

Otras fueron absorbidas, nacionalizadas o desmanteladas en silencio. Lo que tienen en común es que formaron parte del paisaje aéreo durante décadas... y hoy sobreviven solo en el recuerdo.

Aquí repasamos algunas de las más emblemáticas:

Sabena (Bélgica)

- Años de operación: 1923 – 2001
- Particularidad: Segunda aerolínea más antigua del mundo tras KLM.

- Motivo de cierre: Quiebra tras una fallida alianza con Swissair.

- Legado: Dio paso a SN Brussels Airlines y más tarde a Brussels Airlines, ahora parte del Grupo Lufthansa.

Swissair (Suiza)

- Años de operación: 1931 – 2002

- Particularidad: Considerada durante décadas como la “aerolínea más segura del mundo”.

- Motivo de cierre: Quiebra repentina por una agresiva estrategia de expansión en los 90.

- Legado: Su sucesora fue Swiss International Air Lines, posteriormente integrada en Lufthansa.

Mexicana de Aviación (México)

- Años de operación: 1921 – 2010

- Particularidad: Una de las aerolíneas más antiguas de América.

- Motivo de cierre: Problemas financieros y sindicales.

- Legado: En 2023 el Gobierno mexicano lanzó una nueva aerolínea estatal con el mismo nombre, aunque sin conexión directa con la empresa original.

Air Berlin (Alemania)

- Años de operación: 1978 – 2017
- Particularidad: Segunda aerolínea más grande de Alemania.
- Motivo de cierre: Pérdidas crónicas y retirada del apoyo financiero de Etihad.
- Legado: Parte de su operación fue absorbida por Lufthansa y easyJet.

Malev (Hungría)

- Años de operación: 1946 – 2012
- Particularidad: Aerolínea nacional húngara, miembro de Oneworld.
- Motivo de cierre: Ayudas estatales consideradas ilegales por la UE, insolvencia.
- Legado: Vacío dejado en Budapest fue ocupado por aerolíneas low cost como Ryanair y Wizz Air.

LAPA (Argentina)

- Años de operación: 1977 – 2003
- Particularidad: Líder en la liberalización aérea argentina en los años 90.
- Motivo de cierre: Crisis financiera y accidente en 1999 que afectó gravemente su imagen.
- Legado: Precedente de nuevas compañías privadas en el país.

Interflug (Alemania Oriental)

- Años de operación: 1958 – 1991
- Particularidad: Aerolínea estatal de la RDA, con fuerte simbolismo político.
- Motivo de cierre: Reunificación alemana.
- Legado: Sus rutas y personal fueron parcialmente absorbidos por Lufthansa o quedaron inactivos.

Continental Airlines (Estados Unidos)

- Años de operación: 1934 – 2012
- Particularidad: Una de las grandes compañías estadounidenses con fuerte presencia en Houston y Newark.
- Motivo de desaparición: Fusión con United Airlines.

• Legado: La marca Continental desapareció, pero parte de su red de rutas y su cultura operativa se integraron en United.

Este repaso no solo sirve para alimentar la nostalgia. También es una lección de historia empresarial, geopolítica y transformación industrial. Cada una de estas compañías fue testigo —y muchas veces protagonista— de los grandes cambios del siglo XX: la desregulación del sector, las fusiones globales, las crisis energéticas, la caída del Muro de Berlín, el II-S o la irrupción de las aerolíneas low cost.

Lo que un día parecía imbatible... también puede desaparecer. Pero mientras alguien lo recuerde, siempre habrá un hangar en la memoria.

¿Qué queda de ellas? El legado que no despega, pero flota

Cuando una aerolínea desaparece, lo habitual es pensar que lo hace de forma total: aviones en tierra, oficinas cerradas, rutas abandonadas. Pero el legado de muchas compañías aéreas va mucho más allá del plano operativo. A veces queda una marca, una terminal convertida en museo o incluso una estética que sobrevive en la cultura popular. Lo que fue una aerolínea, en ocasiones, se transforma en un símbolo.

El ejemplo más emblemático es el TWA Hotel, ubicado en el aeropuerto JFK de Nueva York. Inaugurado en 2019, recupera la histórica terminal diseñada por el arquitecto Eero Saarinen en los años 60, restaurándola por completo y convirtiéndola en un hotel temático que recrea la era dorada de los vuelos comerciales. Sus pasillos, mobiliario, uniformes y hasta el bar instalado dentro de un avión Lockheed Constellation son un homenaje viviente a lo que fue Trans World Airlines. No es un museo, pero casi.

Otras aerolíneas han dejado su huella a través de la reutilización de sus marcas. Pan Am, por ejemplo, ha sido registrada en diversas ocasiones para usos tan variados como una línea de trenes turísticos en EE. UU., una marca de relojes, una línea de maletas vintage e incluso como título de una serie de televisión de la cadena ABC. Aunque no vuelva a operar vuelos, su logotipo sigue generando reconocimiento inmediato y emociones asociadas.

En Europa, el edificio de la antigua Interflug en Berlín Este se ha utilizado

durante años como archivo y centro logístico, y algunas de sus aeronaves fueron restauradas para exposiciones o festivales. Lo mismo ocurre con parte del legado de Swissair, cuya imagen corporativa sigue inspirando a su sucesora, Swiss International Air Lines, aunque la marca original haya desaparecido.

También existen iniciativas privadas que mantienen vivo el recuerdo: asociaciones de exempleados, tiendas de maquetas, colecciones de objetos de a bordo, uniformes y folletos. En ferias de aviación, es común ver recreaciones de cabinas de aerolíneas extintas y stands donde se venden recuerdos de compañías que ya no existen. La memoria también se comercializa.

Desaparecer no siempre significa desaparecer del todo. Algunas marcas flotan por encima del tiempo, como si siguieran buscando pista para aterrizar de nuevo en la historia.

La historia no se borra del cielo

Las aerolíneas son mucho más que empresas de transporte. Son relatos en movimiento. Cada una de ellas ha transportado no solo pasajeros, sino también historias, culturas, emociones.

Nos han llevado a bodas, funerales, vacaciones soñadas, oportunidades de trabajo o reencuentros imposibles. Y cuando desaparecen, lo hacen con un silencio que deja eco.

Este artículo ha sobrevolado la historia reciente de la aviación comercial a través de sus ausencias más notables. Pan Am, TWA, Spanair, Alitalia... nombres que alguna vez fueron sinónimo de orgullo nacional, de innovación o de elegancia, y que hoy sobrevuelan la memoria colectiva con la misma fuerza con la que un día cruzaron océanos. Y con ellas, otras muchas que quizás no acapararon portadas, pero sí formaron parte del paisaje emocional de miles de viajeros.

En la era de las low cost, de las fusiones y del cálculo milimétrico del coste por asiento, hablar de estas aerolíneas extintas no es solo un acto de nostalgia. Es un recordatorio de que la aviación no es solo logística: también es identidad. Que volar puede ser, a veces, un acto cultural. Que las alas no solo sirven para moverse... sino para dejar huella.



DISPONEMOS DE UNA AMPLIA OFERTA EN PAQUETES TEMÁTICOS PARA INDIVIDUALES

¿Buscas algo diferente? Nuestros Paquetes para los más atrevidos



Viajes InterRías enriquece su oferta para Individuales

La mayorista suma a su tradicional oferta de estancias una amplia cartera de experiencias en el Norte de la Península y Portugal

Viajes InterRías puso en marcha este año con notable éxito una amplia gama de paquetes turísticos para enriquecer su oferta del Departamento de Individuales. A su tradicional banco de camas del Norte peninsular y Portugal, con unos 1.200 hoteles a su disposición, el turoperador sumó este año una completa oferta de estancias más experiencias que ya supera en sus primeros meses las más de 3.000 operaciones cerradas.

Han tenido muchísimo tirón paquetes de aventura en Asturias, con un descenso del Sella de tres a cuatro horas y apto para disfrutar en familia como principal bandera; de naturaleza en Cantabria, con la visita al centro de conservación de especies animales de Cabárceno como mejor reclamo; de enoturismo en Galicia, esencialmente para bodegas de la DO Rías Baixas; paseos en barco como el de la Ría de Arousa, en Pontevedra, o el del Algarve portugués, así como las visitas a Pena Aventura Park y el circuito de Arborismo en Braga, también en Portugal.

La oferta va mucho más allá y las agencias pueden encontrar en la web de la compañía un centenar de experiencias muy heterogéneas, como tours turísticos en barco o tren, visitas guiadas a ciudades, parajes o centros de interés (Acuario de O Grove, Catedral de Santiago, Centro Botín, Palacio de Velarde, Museo de Altamira y Neocueva, Museo Fernando Alonso, Portugal dos Pequenitos, etc.), talasoterapia, surf, paddle surf, espeleología, barranquismo, kayak o avistamiento de delfines, entre otras muchas propuestas.



Grupos

Un equipo multidisciplinar especialista en grupos a medida, con gran experiencia y enfocado a la satisfacción del cliente. Contamos con disponibilidad real en un amplio banco de camas con tarifas especiales en toda la Península.

MÁS INFORMACIÓN



Hoteles

Contratamos directamente hoteles y apartamentos para ofrecer un servicio de calidad al mejor precio. Disponemos de garantías, cupos y una gran selección de escapadas gastronómicas, wellness & spa, aventura...

MÁS INFORMACIÓN





Air Europa Abre la Puerta a Turkish Airlines

Juan José Hidalgo ofrece un asiento en su consejo de administración sin que la aerolínea turca lo haya solicitado

Air Europa ha vuelto a situarse en el centro del debate aeronáutico español e internacional con un movimiento inesperado: su presidente, Juan José Hidalgo, ha ofrecido públicamente a Turkish Airlines un asiento en el consejo de administración de la compañía, a pesar de que —según diversas fuentes— la aerolínea turca no ha solicitado ni insinuado interés formal por ocupar tal posición.

El anuncio se produjo el 26 de agosto de 2025, en el contexto de los crecientes vínculos entre ambas compañías, tras conocerse que Turkish Airlines se encuentra en negociaciones avanzadas para adquirir una participación significativa en Globalia, el grupo matriz de Air Europa. Aunque aún no hay confirmación oficial de la estructura exacta del acuerdo, la posibilidad de que Turkish entre en el capital de la aerolínea española ha encendido las alertas en el sector, tanto por el alcance que podría tener en el equilibrio competitivo del mercado, como por las implicaciones estratégicas a largo plazo.

El gesto de Hidalgo, calificado por algunos analistas como "un movimiento político más que corporativo", ha sido interpretado como una maniobra de acercamiento a la aerolínea de bandera turca, considerada una de las más poderosas del mundo en términos de red global, flota y conectividad. Turkish Airlines opera actualmente en más de 120 países y ha sido reconocida por su ambiciosa estrategia de expansión en África, Asia y América Latina, consolidando Estambul como un hub global de primer nivel.

Según informan medios como RTVE, Preferente y Nexotur, el ofrecimiento de un asiento en el consejo no ha venido acompañado de condiciones ni contraprestaciones explícitas. De hecho, fuentes cercanas a la operación han confirmado que Turkish ni siquiera ha planteado esa posibilidad durante las conversaciones preliminares. Este detalle ha generado ciertas dudas sobre la intención real del anuncio y ha abierto el debate sobre si se trata de un intento de condicionar públicamente el futuro reparto de poder dentro de la compañía.

Desde Turkish Airlines no se ha emitido aún una respuesta oficial, aunque se espera que la compañía turca analice con cautela este movimiento. La aerolínea ha demostrado históricamente una actitud estratégica muy medida, especialmente en operaciones internacionales donde busca preservar independencia de decisión y control operativo.

Este anuncio llega en un momento particularmente delicado para el futuro de Air Europa. Tras años de intentos fallidos de fusión con Iberia —y la retirada definitiva del acuerdo con IAG por razones de competencia—, la compañía busca reorientar su modelo y reforzar su músculo financiero para mantenerse competitiva frente al auge de las aerolíneas low cost y el avance de otros grupos europeos. En este contexto, la entrada de un socio fuerte como Turkish podría suponer un punto de inflexión. La aerolínea española necesita modernizar flota, expandir rutas estratégicas y recuperar cuota de mercado

internacional, especialmente en el largo radio, donde su posición se ha visto debilitada tras la pandemia y la presión de otras operadoras como Air France-KLM o Lufthansa.

Para Turkish, por otro lado, Air Europa representa una puerta de entrada directa al mercado iberoamericano, especialmente si se tiene en cuenta el valor de su hub en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y su histórica presencia en destinos como Lima, São Paulo, Buenos Aires o Santo Domingo. De concretarse la alianza, permitiría a Turkish consolidar una red que conecte Asia y América Latina vía España, desplazando parte de la hegemonía actual de los grandes grupos de Europa occidental.

Aunque por el momento el ofrecimiento de Hidalgo no pasa de ser una declaración, lo cierto es que podría convertirse en una pieza clave dentro del tablero negociador. Ceder un asiento en el consejo no implica necesariamente una pérdida de control, pero sí una forma de reconocimiento e influencia simbólica que puede condicionar futuros movimientos accionariales.

Habrà que esperar a ver cómo responde Turkish Airlines, y si este gesto es el preludio de una nueva etapa de cooperación, inversión o incluso integración. Mientras tanto, Air Europa sigue escribiendo capítulos inéditos en una de las historias corporativas más impredecibles de la aviación española.



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

 RECLAMATRAVEL

**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.





Rutas y Operaciones

España refuerza en agosto su papel como hub aéreo europeo con más de 59.400 vuelos internacionales

El mes de agosto de 2025 confirmó la fortaleza de España como uno de los principales puntos de conexión aérea con el resto del continente.

En total, se registraron 59.419 operaciones internacionales con destino a aeropuertos europeos, lo que representa un incremento interanual del 0,38% respecto a las 59.197 contabilizadas en agosto de 2024.

Aunque el crecimiento fue más moderado que en meses anteriores, la lectura general es positiva: el tráfico exterior se mantiene en niveles altos y con una notable solidez, lo que consolida la posición estratégica de España dentro del entramado aéreo comunitario.

El reparto de vuelos reflejó, además, la hegemonía de los grandes nodos

turísticos y urbanos. Palma de Mallorca (PMI) lideró de nuevo el ranking con 10.961 operaciones, seguido por Barcelona-El Prat (BCN) con 9.839 vuelos y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) con 8.045 conexiones. Completaron el top cinco Málaga-Costa del Sol (AGP) con 6.345 vuelos y Alicante-Elche (ALC) con 5.063. En conjunto, estos cinco aeropuertos concentraron el 67,7% del total de salidas hacia Europa, un dato que subraya la fuerte centralización del tráfico internacional en unos pocos enclaves estratégicos.

Más allá de la distribución geográfica, la tendencia de agosto evidencia un mercado en fase de madurez, en el que las aerolíneas ajustan frecuencias y optimizan recursos para adaptarse a una demanda que, tras la recuperación

postpandemia, muestra ya signos claros de consolidación. Esta estabilización del tráfico beneficia tanto a las compañías, que ganan en capacidad de planificación, como a los destinos españoles, que encuentran en la regularidad de las operaciones un motor clave para sostener la temporada estival.

La continuidad del dinamismo internacional durante agosto también tuvo un impacto directo en la economía local, favoreciendo la creación de empleo, el aumento de la actividad aeroportuaria y la competitividad de un sector turístico que sigue siendo uno de los pilares fundamentales del país.



Rutas y Operaciones

Gatwick y Schiphol lideran en agosto los destinos europeos desde España, con más de 5.200 vuelos acumulados

Agosto de 2025 volvió a evidenciar la fortaleza de las conexiones aéreas entre España y los principales hubs europeos. Un mes más, Londres-Gatwick (LGW) y Ámsterdam-Schiphol (AMS) encabezaron el listado de destinos internacionales más transitados, consolidando su papel como ejes fundamentales dentro de la red aérea comunitaria.

Gatwick recibió un total de 2.833 vuelos procedentes de aeropuertos españoles, situándose como el destino extranjero más activo del mes. Le siguió Schiphol, con 2.384 operaciones, dato que reafirma la relevancia estratégica de los Países Bajos en la conectividad aérea del sur de Europa.

El podio lo completó Manchester (MAN) con 2.093 vuelos, reflejo del dinamismo que mantiene el Reino Unido como primer mercado emisor hacia España. En cuarta y quinta posición se situaron París-Orly (ORY) con 1.766 operaciones y

Roma-Fiumicino (FCO) con 1.642 vuelos, conformando un top cinco que concentró cerca del 18% del total de salidas internacionales hacia Europa.

Esta fuerte concentración evidencia cómo determinados aeropuertos ejercen un claro efecto tractor en la red aérea, actuando como motores de tráfico y puntos de referencia para el conjunto del sistema.

El análisis interanual refleja una evolución estable respecto a agosto de 2024, lo que confirma que estas rutas se han convertido en corredores maduros y estratégicos, en los que las aerolíneas apuestan por reforzar frecuencias y mejorar la eficiencia operativa.

Frente a destinos más estacionales o volátiles, la solidez de Gatwick, Schiphol, Manchester, Orly y Fiumicino garantiza un flujo constante de pasajeros, en beneficio de las compañías aéreas, los

aeropuertos receptores y todo el canal de distribución turística.

La elección preferente de estos hubs por parte de los viajeros responde a una combinación de factores: amplia red de conexiones, facilidad de tránsito, variedad de horarios y tarifas competitivas.

Para las agencias de viajes, este patrón de concentración ofrece una clara ventaja: permite diseñar productos más robustos, con alta disponibilidad de plazas y opciones adaptadas a distintos perfiles de cliente.

En resumen, el comportamiento de agosto confirma un hecho clave: los grandes ejes que conectan España con Reino Unido, Países Bajos, Francia e Italia siguen siendo el corazón del tráfico internacional europeo, y constituyen una apuesta segura para el conjunto del sector aéreo y turístico.



Rutas y Operaciones

España afianza su estabilidad operativa en agosto con 169.195 vuelos y avances puntuales en destinos turísticos

Agosto de 2025 cerró con un total de 169.195 vuelos operados en el espacio aéreo español — sin contar cancelaciones—, una cifra prácticamente calcada a la del mismo mes del año anterior (169.534 operaciones en agosto de 2024).

La ligera variación del -0,20% confirma un escenario de madurez operativa en el sistema: lejos de registrar picos o caídas abruptas, la red aérea ajustó capacidad y frecuencias con criterios de eficiencia para atender una demanda alta y sostenida durante la temporada estival.

El pulso del mes se sostuvo, sobre todo, en destinos con fuerte tracción turística. Entre los aeropuertos con mayores incrementos destaca Málaga-Costa del Sol (AGP), que sumó +580 operaciones respecto a agosto de 2024, alcanzando 16.952 movimientos.

También mostraron un buen comportamiento Alicante-Elche (ALC), con +209 operaciones hasta un total de 12.027, y dos plazas vacacionales como Fuerteventura (FUE) y Reus (REU), que añadieron +152 y +149 vuelos respectivamente, alcanzando los 4.396 y 1.533 movimientos.

Estos repuntes refuerzan el peso del turismo vacacional en la red y validan la estrategia de reforzar rutas estivales consolidadas, especialmente en mercados con alta demanda internacional.

En paralelo, los ligeros descensos en grandes hubs como Madrid o Palma se enmarcan en un contexto de optimización de redes, donde se priorizan factores como la regularidad operativa, la puntualidad y el uso eficiente de flota y slots.

El resultado es un mes estable en el conjunto del sistema, con capacidad suficiente para absorber picos de demanda sin que se resienta la calidad del servicio.

Para el sector, esta estabilidad operativa supone un valor añadido clave: las aerolíneas pueden afinar su planificación, los aeropuertos ajustan sus recursos con precisión, y las agencias de viajes disponen de un marco fiable para diseñar y comercializar sus productos con garantías de plaza y continuidad operativa.

En resumen, agosto dejó un mercado equilibrado, con avances selectivos en plazas turísticas clave y un desempeño global que refuerza la confianza de todo el ecosistema aéreo en la evolución sostenida de la operativa española.



Rutas y Operaciones

El tráfico aéreo español sumó 49 rutas nuevas netas en agosto, pero sigue apoyado en conexiones consolidadas

Durante agosto de 2025, la red aérea española operó un total de 3.641 rutas únicas —pares origen-destino por sentido, excluyendo cancelaciones—, lo que representa un incremento del 1,36% respecto al mismo mes del año anterior (3.592 en agosto de 2024). El avance equivale a 49 conexiones adicionales, un crecimiento moderado pero significativo, que confirma una expansión prudente, basada en criterios de rentabilidad y continuidad operativa.

Este indicador de rutas únicas —sin duplicidades y excluyendo cancelaciones— refleja con fidelidad la oferta realmente operada durante el mes. Y aunque el saldo neto sea de +49 rutas, el movimiento real en la red fue más amplio: se incorporaron 286 rutas que no figuraban el año anterior, y dejaron de operarse 237, una muestra clara de que las aerolíneas están realizando un ajuste fino y selectivo en su mapa de operaciones. Las compañías han apostado por

reforzar frecuencias en corredores consolidados y abrir nuevas rutas únicamente donde detectan señales claras de tracción del mercado.

El objetivo es maximizar la sostenibilidad comercial, en lugar de optar por expansiones masivas de escaso recorrido.

Entre las nuevas conexiones más activas en agosto destacaron:

- Bilbao – París Orly (BIO-ORY), con 43 vuelos por sentido
- Santiago de Compostela – Londres Heathrow (SCQ-LHR), con 30 vuelos por sentido
- Sevilla – Estambul Sabiha Gökçen (SVQ-SAW), también con 30 vuelos por sentido
- Y Bilbao – Heathrow (BIO-LHR), igualmente con 30 vuelos por sentido

Estas nuevas rutas refuerzan la presencia de hubs británicos y franceses en la conectividad aérea de ciudades españolas fuera del eje Madrid-Barcelona, ampliando así la descentralización de la red.

A pesar de estas incorporaciones, la estructura del sistema sigue descansando sobre corredores de alta frecuencia y demanda consolidada, que ofrecen eficiencia operativa, mayor previsibilidad y un mejor aprovechamiento de la flota y los slots.

Para las aerolíneas, esto significa menos volatilidad y márgenes más estables. Para los aeropuertos, mayor capacidad de planificación.

Y para las agencias de viajes, más posibilidades de construir itinerarios combinados, con productos que unen destinos clásicos con nuevas propuestas emergentes.

En definitiva, agosto deja una red aérea que crece sin estridencias, suma donde el dato lo justifica y consolida donde ya hay músculo. Un equilibrio inteligente que refuerza la competitividad del ecosistema aéreo español y sienta las bases para un cierre estable de la temporada estival.



Rutas y Operaciones

Las rutas insulares revalidan su liderazgo en el tráfico doméstico español, con fuerte concentración en Baleares y Canarias

El tráfico doméstico en agosto de 2025 volvió a mostrar una evidencia clara: los enlaces insulares y las conexiones entre islas y península fueron el motor de la red nacional.

El corredor Barcelona (BCN) – Palma de Mallorca (PMI) lideró el mes con 725 vuelos en sentido BCN-PMI y 717 en la ruta inversa, más de 1.400 operaciones que combinan turismo vacacional, movilidad de residentes y necesidades logísticas propias de la temporada. La intensidad de este eje confirma la robustez de la demanda balear y la eficacia de las aerolíneas en la programación, con horarios distribuidos a lo largo del día y un uso eficiente de la flota.

En Canarias, el enlace Gran Canaria (LPA) – Lanzarote (ACE) reafirmó su papel estructural al sumar 679 vuelos hacia ACE y 676 en sentido contrario. Muy cerca se situó la ruta LPA – Tenerife Norte (TFN), con 669 vuelos en dirección LPA-TFN y 664 en TFN-LPA, consolidando la vertebración interinsular

entre las islas más pobladas del archipiélago. Estos corredores no son coyunturales: responden a una demanda recurrente y diversificada, que combina residentes, transporte de cargas y flujos turísticos que requieren múltiples franjas horarias y alta regularidad.

Otras rutas de alta frecuencia confirmaron también el peso del tráfico peninsular-balear. La conexión Madrid (MAD) – Palma de Mallorca (PMI) cerró agosto con 667 vuelos desde la capital y 653 en el sentido inverso, una programación que equilibra los picos estivales con una oferta estable en laborables y fines de semana.

En el ámbito interinsular, la ruta Santa Cruz de La Palma (SPC) – Tenerife Norte (TFN) registró 322 vuelos en dirección SPC-TFN y 320 en TFN-SPC, recordando que incluso los aeropuertos de islas menores sostienen una movilidad esencial para residentes, servicios públicos y la actividad económica local.

El balance de agosto confirma un mercado doméstico maduro, con capacidad para absorber la demanda de verano sin perder fiabilidad operativa.

Las aerolíneas han optado por consolidar corredores rentables, especialmente los insulares y los que enlazan con la península, antes que apostar por aperturas indiscriminadas.

Este enfoque permite optimizar flota y slots, mejorar la regularidad y sostener márgenes estables en un entorno altamente competitivo.

Para los aeropuertos, se traduce en planificación más precisa de recursos y en una atención consistente durante los picos de actividad.

Para las agencias de viajes, deja un producto fiable, con múltiples horarios, estacionalidad bien gestionada y posibilidades de segmentación por precio, tiempos y perfil del viajero.



Aerolíneas

Ryanair, Iberia y Vueling revalidan su liderazgo en el tráfico aéreo español con más de 94.000 vuelos

El mes de agosto de 2025 cerró con un mapa aéreo español claramente dominado por un núcleo reducido de aerolíneas que concentraron más de la mitad de las operaciones nacionales e internacionales. A la cabeza se situó Ryanair (FR), con 34.098 vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles. Le siguieron Vueling (VY), con 20.028 operaciones, e Iberia (IB), con 19.219 vuelos.

El top cinco lo completaron EasyJet (U2) con 12.264 vuelos y Binter Canarias (NT) con 8.441. En conjunto, estas cinco compañías sumaron 94.050 operaciones, lo que representa un 55,59% del total de vuelos operados en el mes (169.195). Se trata de una estructura de mercado altamente concentrada, aunque estable si se compara con agosto de 2024 (55,88%).

El reparto por modelo de negocio explica parte de esta configuración. Ryanair mantuvo su liderazgo gracias a un esquema de alta frecuencia y uso eficiente de flota, especialmente en rutas turísticas y regionales.

Vueling, con una fuerte base en Barcelona, siguió posicionándose como puente entre el low-cost tradicional y el viajero que busca flexibilidad, combinando tramos peninsulares con rutas europeas.

Iberia, por su parte, equilibró su rol como operador de referencia en Madrid, con vuelos de alimentación al largo radio y una red doméstica robusta que refuerza la conectividad interior.

La posición de EasyJet reafirma el peso creciente de las conexiones de media distancia con Europa, sobre todo desde bases turísticas donde la aerolínea ha reforzado operaciones. En el entorno insular, Binter volvió a ejercer un papel clave: su red interinsular y los enlaces con la península fueron determinantes para sostener la movilidad cotidiana en Canarias, donde el avión sigue siendo el modo de transporte esencial.

Junto a estas cinco compañías líderes, otras aerolíneas como Jet2, Air Europa, Eurowings o Transavia France aportaron volúmenes

significativos en nichos específicos del mercado, complementando la oferta con propuestas más segmentadas.

Para las aerolíneas, este entorno permite planificar con precisión, optimizar costes y mejorar la regularidad operativa.

Para los aeropuertos, supone una base sólida para dimensionar recursos sin comprometer la calidad de servicio.

Y para las agencias de viajes, deja una red amplia, fiable y diversificada, con horarios densos en los principales corredores y alternativas consistentes en rutas secundarias.

En definitiva, un equilibrio entre volumen, eficiencia y segmentación que explica la resiliencia del tráfico aéreo en España y la convivencia de distintos modelos de negocio dentro del mismo ecosistema.



Aerolíneas

Vueling, Iberia y Binter concentraron el 70% del tráfico doméstico en agosto y sostuvieron la conectividad local

Agosto de 2025 volvió a concentrar el tráfico aéreo doméstico en torno a tres protagonistas claros: Vueling (VY), Iberia (IB) y Binter Canarias (NT). Entre las tres operaron 25.619 vuelos nacionales, equivalentes al 70,1% del total doméstico del mes (36.559), consolidando su papel como columna vertebral de la conectividad interior en España.

Su peso fue determinante para sostener la movilidad estival entre la península y los archipiélagos, gracias a redes densas, horarios repartidos y altas cotas de regularidad.

En términos de volumen, Vueling encabezó el ranking con 8.879 vuelos, impulsada por su base en Barcelona-El Prat (BCN) y una malla punto a punto que conecta grandes núcleos urbanos con rutas regionales estratégicas.

Muy cerca se situó Iberia, con 8.606 operaciones, articulando el territorio desde Madrid-Barajas (MAD) y sirviendo de puente con su red de largo radio.

Binter Canarias, con 8.134 vuelos interinsulares, volvió a ejercer un rol esencial en la cohesión del archipiélago. En Canarias, el avión no es una alternativa: es la infraestructura que garantiza la vida cotidiana de residentes y profesionales.

El top cinco se completó con Ryanair (FR), que registró 4.573 vuelos domésticos focalizados en corredores de alta demanda y costes ajustados, y con Air Europa (UX), que sumó 3.006 operaciones desde su base en Madrid, aportando capacidad adicional y continuidad en ejes troncales.

Por detrás, compañías como Canary Fly (PM), Volotea (V7) y Swiftair (WT) reforzaron nichos de demanda con propuestas específicas, desde enlaces interinsulares hasta operaciones regionales y vuelos de apoyo logístico.

La lectura de agosto es la de un mercado doméstico maduro y previsible, donde la oferta se ajusta

con precisión a la estacionalidad y a los datos reales de ocupación.

Las aerolíneas líderes optaron por consolidar corredores rentables, optimizaron flota y slots, y mantuvieron densidades que facilitan la planificación del usuario final.

Para los aeropuertos, esta configuración supuso una mejor gestión de recursos en los picos de demanda, sin sacrificar la calidad del servicio. Para el canal de agencias, dejó una red doméstica amplia y fiable, con alternativas consistentes por franja horaria y rango de precios.

Frente a agosto de 2024, el tráfico doméstico ajustó su volumen (36.559 vuelos vs 38.379; un descenso del -4,7%) pero mantuvo la concentración casi intacta:

El top cinco pasó del 90,37% al 90,81%,

Y el trío líder creció del 69,1% al 70,1%.



Aerolíneas

TUI Belgium, Turkish Airlines y Aer Lingus lideran la puntualidad en agosto en el espacio aéreo español

En agosto de 2025, la puntualidad volvió a posicionarse como un indicador clave del rendimiento operativo de las aerolíneas que operan en el espacio aéreo español.

Considerando únicamente las compañías con al menos 500 operaciones mensuales, y tomando como métrica el adelanto medio a la llegada (minutos de antelación respecto a la hora programada), cinco operadores destacaron de forma notable en plena temporada alta.

El liderazgo absoluto fue para TUI Airlines Belgium (TB), con un adelanto medio de 23,02 minutos en un total de 972 vuelos. Un registro excepcional que evidencia una combinación de planificación precisa y ejecución consistente.

En segundo lugar se situó Turkish Airlines (TK), con 6,97 minutos de adelanto medio sobre 731 operaciones, un rendimiento

especialmente meritorio en rutas de media y larga distancia, donde la complejidad operativa es mayor. Aer Lingus (EI) ocupó el tercer puesto, con 5,87 minutos de adelanto medio en 1.048 vuelos, reafirmando el buen comportamiento de sus conexiones con España.

Completaron el top cinco: TUI fly Netherlands (OR), con 5,18 minutos de adelanto medio en 563 operaciones, e Iberia (IB), con 3,74 minutos de adelanto sobre un volumen muy elevado de 19.219 vuelos.

El dato de Iberia tiene un peso especial: mantener un adelanto medio positivo con una red extensa —que abarca tramos domésticos, europeos e intercontinentales— requiere coordinación fina entre programación, control operativo y gestión en tierra. Es un ejemplo de eficiencia a gran escala.

Este panorama confirma que la puntualidad no es fruto del azar, sino resultado de procesos sólidos, toma de decisiones proactiva y capacidad de adaptación ante factores como congestión aérea, condiciones meteorológicas o rotaciones ajustadas.

En la práctica, llegar antes de la hora prevista implica ventajas operativas clave:

- Reduce los tiempos de conexión,
- Disminuye el estrés del pasajero,
- Mejora el uso de flota, personal y slots.

Para el canal de agencias, trabajar con aerolíneas puntuales se traduce en productos más fiables, menos incidencias y mayor satisfacción del cliente.



Aerolíneas

El número de aerolíneas activas cae un 2% en agosto, pero se incorporan nuevos operadores con propuestas internacionales

Durante agosto de 2025, un total de 144 aerolíneas realizaron vuelos regulares desde o hacia aeropuertos españoles. Esta cifra supone una ligera reducción del 2,04% respecto al mismo periodo del año anterior (147 compañías activas en agosto de 2024).

Lejos de ser un dato preocupante, esta leve contracción refleja un proceso natural de ajuste y depuración en un entorno cada vez más exigente desde el punto de vista operativo y comercial.

Las causas de esta disminución son diversas: Reestructuraciones internas, Suspensiones temporales de servicio, o estrategias de consolidación entre grupos aéreos.

Sin embargo, este movimiento se ha visto parcialmente compensado por la entrada de nuevos operadores, que han iniciado operaciones puntuales o estacionales con base

en España, manteniendo así la vitalidad del sistema. Entre las aerolíneas nuevas activas en agosto destacan:

- JetBlue Airways (B6), que ha reforzado su presencia transatlántica con vuelos hacia Madrid y Barcelona.
- Chengdu Airlines (3U), que ha comenzado a explorar conexiones de largo recorrido con el mercado español.
- Azul Linhas Aéreas Brasileiras (AD), que operó vuelos especiales desde Brasil, ampliando la conectividad con América Latina.
- Además, se registraron operaciones puntuales de Apex Airline (AP) y China Express Airlines (G5), vinculadas a rutas chárter o misiones específicas.

Este dinamismo puntual demuestra que, pese al descenso numérico, el mercado español sigue atrayendo nuevas propuestas internacionales, especialmente en corredores estratégicos de largo radio o rutas con potencial de crecimiento.

En resumen, los datos de agosto no hablan de retroceso, sino de reordenación y especialización.

El sistema aéreo español mantiene una alta diversidad de operadores, con modelos que van desde el low-cost regional hasta el largo radio premium, pasando por conexiones chárter y misiones puntuales.

Incluso con menos aerolíneas activas, se garantiza la capacidad operativa, la conectividad global y una competencia efectiva que permite al viajero seguir contando con una oferta amplia y diversificada.



Cancelaciones y Retrasos

Barcelona concentra las cancelaciones internacionales en agosto: Ámsterdam, Londres y París, entre las más afectadas

Agosto de 2025 volvió a dejar claro que ni siquiera en temporada alta, cuando el tráfico aéreo alcanza sus picos anuales, la operativa está libre de incidencias. El aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN) se situó este mes como el principal foco de cancelaciones internacionales en el espacio aéreo español, con varias rutas clave seriamente afectadas.

El corredor entre Barcelona y Ámsterdam-Schiphol (AMS) encabezó el ranking, con 10 cancelaciones en sentido AMS- BCN y 9 en la ruta inversa, para un total de 19 vuelos anulados.

Se trata de uno de los ejes más densos entre España y el Benelux, y su inestabilidad en agosto refleja probablemente una combinación de factores operativos, meteorológicos y saturación aeroportuaria.

También destacó la ruta Barcelona - Londres Heathrow (LHR), con 7 cancelaciones en cada sentido,

confirmando que los grandes hubs europeos, caracterizados por su alta rotación y presión estacional, fueron especialmente vulnerables durante el mes.

En el caso de París Orly (ORY), se registraron 6 cancelaciones en sentido ORY- BCN y 5 desde Barcelona, consolidando la tendencia de afectación en rutas tradicionales de alta frecuencia.

Tampoco los vuelos transatlánticos estuvieron exentos de incidencias. La ruta Madrid (MAD) - Montreal (YUL) contabilizó 5 cancelaciones, misma cifra que la conexión Toronto (YYZ) - Madrid, así como los vuelos entre Barcelona y Montreal, en ambos sentidos.

Este patrón contrasta con lo observado en meses anteriores, donde las cancelaciones se concentraban en rutas menos frecuentes o de largo radio poco estructuradas.

En agosto, sin embargo, las incidencias se focalizaron en corredores europeos de alta densidad y en tramos estratégicos intercontinentales, afectando a pasajeros que suelen confiar en la regularidad de estas conexiones.

El impacto de estas alteraciones es doble: Por un lado, tensiona la operativa de las aerolíneas, que deben reajustar flotas, horarios y rotaciones. Por otro, afecta directamente al pasajero, que confía en la previsibilidad de estas rutas, sobre todo en pleno verano.

Para el canal de agencias, estas rutas requieren una gestión proactiva de incidencias y reembolsos, así como la recomendación de alternativas viables ante posibles interrupciones.

Agosto lo dejó claro: incluso las rutas más consolidadas no están exentas de turbulencias.



Cancelaciones y Retrasos

Las cancelaciones aéreas caen un 50,6% en agosto: Vueling sigue encabezando el ranking

El mes de agosto de 2025 se cerró con 374 vuelos cancelados en el espacio aéreo español, frente a los 757 registrados en agosto de 2024.

La diferencia supone una reducción absoluta de 383 anulaciones y una caída interanual del 50,6%, que rompe con el repunte observado en meses anteriores y sitúa a agosto como uno de los meses más estables del último año en términos operativos.

Pese a la mejora global, Vueling (VY) mantuvo la primera posición entre las compañías con más cancelaciones. Eso sí, redujo su volumen: pasó de 165 anulaciones en agosto de 2024 a 139 en 2025, lo que representa un 37,2% del total mensual.

EasyJet (U2) también experimentó una caída notable: de 141 cancelaciones en 2024 a 52 en

2025, mientras que British Airways (BA) bajó de 78 a 52 en el mismo periodo. En 2024 también figuraban entre las más afectadas Eurowings (EW) y Ryanair (FR), pero en 2025 ganaron peso operadores intercontinentales, como Air Canada (AC) y KLM (KL), que aparecieron dentro del top 10 de cancelaciones.

En términos relativos, las cancelaciones representaron el 0,44% de los vuelos operados en agosto de 2024, mientras que en agosto de 2025 se redujeron al 0,22%, lo que refleja una mejora sustancial en la resiliencia operativa del sistema durante la temporada alta. Esta mejora puede atribuirse a varios factores:

- Mejor planificación de tripulaciones
- Menor incidencia de fallos técnicos

- Gestión más eficiente de contingencias operativas

Aunque, como suele ocurrir, el comportamiento no responde a una única causa sino a la convergencia de múltiples factores internos y externos.

Para los pasajeros, esta caída en las cancelaciones supuso una menor tasa de trastornos y una mayor previsibilidad en sus desplazamientos estivales.

Sin embargo, algunas aerolíneas continuaron concentrando una parte significativa de las interrupciones, lo que refuerza la importancia de la gestión proactiva de reubicaciones y una comunicación ágil con el viajero como herramientas clave para mitigar el impacto.



Cancelaciones y Retrasos

Barcelona-El Prat lidera las cancelaciones aéreas en agosto con 199 vuelos suspendidos

En agosto de 2025, el Aeropuerto de Barcelona-El Prat (BCN) volvió a encabezar el ranking nacional de cancelaciones, con 199 vuelos suspendidos.

Esta cifra representa el 53,2% del total de anulaciones registradas en todo el país (374 cancelaciones), consolidando a El Prat como el epicentro de las interrupciones operativas durante el mes.

Aunque el volumen absoluto en Barcelona fue ligeramente inferior al registrado en agosto de 2024 (206 cancelaciones), lo más relevante es el aumento en su concentración relativa, lo que refleja cómo un número reducido de grandes hubs sigue absorbiendo buena parte del impacto cuando la operativa se tensa.

Tras Barcelona, los aeropuertos con mayor número de cancelaciones en agosto de 2025 fueron:

• Palma de Mallorca (PMI): 58 anulaciones (15,5%)

• Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD): 52 suspensiones (13,9%)

• Ámsterdam-Schiphol (AMS): 35 cancelaciones

• Málaga-Costa del Sol (AGP): 33 cancelaciones

En términos interanuales, el sistema aeroportuario español mejoró notablemente: las cancelaciones totales cayeron de 757 en agosto de 2024 a 374 en agosto de 2025, un descenso del 50,6%.

Sin embargo, esta mejora general no evitó que Barcelona concentrara más de la mitad de las incidencias, lo que evidencia la vulnerabilidad de los grandes nodos ante picos de presión operativa.

El comportamiento por aeropuerto cambia de forma significativa según las circunstancias. En agosto de 2024, por ejemplo, Palma de Mallorca lideró el ranking con 350 cancelaciones, mientras que este año su cifra se desplomó hasta

58. Esta variabilidad demuestra que las causas de las anulaciones son dinámicas y pueden variar según el tipo de incidencia: desde problemas técnicos o redistribución de tripulaciones, hasta condiciones meteorológicas o decisiones operativas puntuales.

En el caso de El Prat, su alta densidad de operaciones, complejidad horaria y rol como hub de conexión aumentan la probabilidad de efectos en cadena cuando se produce una disrupción.

Para los pasajeros, el consejo sigue siendo el mismo:

- Consultar el estado de los vuelos con antelación,
- Contratar opciones con flexibilidad de cambio,
- Y seguir de cerca las comunicaciones de la aerolínea para minimizar el impacto de posibles cancelaciones.



Cancelaciones y Retrasos

Los vuelos con retrasos de más de tres horas caen un 61,1% en agosto: 619 vuelos afectados

Agosto de 2025 cerró con un descenso notable en los grandes retrasos. Se registraron 619 vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles que llegaron con más de tres horas de demora, frente a los 1.592 del mismo mes en 2024.

La diferencia de 973 vuelos menos representa una caída interanual del 61,1%, lo que marca una mejora clara en la fiabilidad operativa del sistema durante la temporada alta.

En términos relativos, los retrasos prolongados representaron aproximadamente el 0,36% de los vuelos con llegada efectiva en agosto de 2025, frente al 0,94% de 2024, lo que sugiere una evolución positiva en la gestión de contingencias y planificación operativa.

Las causas, como siempre, son múltiples y combinadas:

-Menor efecto dominó en rotaciones, Asignaciones más eficaces de tripulación, Menor incidencia técnica, y ventanas

meteorológicas más estables en los días críticos del mes.

Por aerolíneas, Ryanair (FR) concentró la mayor parte de estos grandes retrasos en ambos años:

- 472 vuelos afectados en agosto de 2024 • Frente a 119 en agosto de 2025.

Le siguieron:

- EasyJet (U2), con 178 demoras en 2024 y 53 en 2025,

- E Iberia (IB), con 78 en 2024 y 52 en 2025.

Estas tres compañías explicaron una parte significativa del total de grandes demoras, aunque su peso relativo se redujo en 2025 gracias a la caída global del indicador.

Desde el punto de vista aeroportuario, los grandes hubs nacionales concentraron también buena parte del impacto.

- Barcelona-El Prat (BCN) y Madrid-Barajas (MAD) fueron responsables cada uno de 80 vuelos con más de 180 minutos de retraso.

- Palma de Mallorca (PMI) también tuvo una presencia destacada, con 58 vuelos afectados.

Para pasajeros y agentes, esta reducción supuso una disminución de los casos gestionables vía reclamación, aunque 619 vuelos con demoras de más de tres horas siguen siendo un volumen significativo.

Estos retrasos activan el derecho a compensaciones económicas según el Reglamento 261/2004, lo que exige a las aerolíneas respuestas ágiles y una gestión eficaz de incidencias.

Para los servicios de reclamación y defensa del viajero, agosto fue un mes con menos casos, pero no menos relevancia.



Cancelaciones y retrasos

Hangzhou, Noumerate y Nouakchott concentran los mayores retrasos en rutas internacionales desde España en agosto

Durante agosto de 2025, las rutas internacionales con origen en aeropuertos españoles registraron episodios puntuales de alta afectación en puntualidad, con tres destinos a la cabeza por su elevado promedio de demora a la llegada:

- Hangzhou (HGH) lideró el listado con una demora media de 266,2 minutos en un total de 34 vuelos.

- Noumerate (GHA) se situó en segundo lugar con 226,0 minutos de retraso medio en 8 operaciones.

- Nouakchott (NKC) completó el podio con una media de 165,5 minutos en 25 vuelos.

Aunque se trata de rutas de bajo volumen, estos datos reflejan un patrón recurrente: los tramos de largo radio o con destino a infraestructuras más limitadas suelen concentrar las mayores demoras cuando surgen incidencias operativas.

En el caso de Hangzhou, la cifra estuvo influida por varios vuelos de largo alcance que sufrieron efectos en cadena, incluyendo incidencias técnicas y demoras acumuladas en escalas previas, lo que elevó de forma significativa la media del mes.

Por su parte, los vuelos a Noumerate y Nouakchott reflejaron problemas logísticos asociados a rutas de baja frecuencia y márgenes operativos estrechos, donde cada contratiempo tiene un impacto desproporcionado en la estadística.

Aunque el foco mediático y de gestión suele centrarse en los grandes hubs por volumen, los datos de agosto recuerdan que las rutas "menores" también pueden generar altos costes operativos y reputacionales si no se supervisan con el mismo rigor.

Para las aerolíneas, esto supone una llamada de atención:

- Revisión de la planificación,
- Refuerzo de contingencias en estaciones remotas,
- Y mejora en la coordinación internacional.

Para los pasajeros, las demoras en este tipo de rutas suponen un riesgo más alto de perder conexiones o enfrentarse a reprogramaciones más complejas debido a la baja frecuencia de servicio.

En conjunto, agosto dejó claro que la supervisión de la puntualidad no puede limitarse a los corredores de alta densidad: la red completa — incluidas las rutas menos visibles — exige controles adaptados a la realidad operativa de cada destino.



Aeropuertos

Málaga, Barcelona y Alicante lideran el crecimiento de operaciones en agosto entre los aeropuertos españoles

Durante agosto de 2025, la red aeroportuaria española mostró un comportamiento positivo en varios nodos clave, con los mayores incrementos absolutos en operaciones registrados en aeropuertos nacionales.

A la cabeza se situó el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (AGP), que sumó 552 movimientos adicionales hasta alcanzar un total de 17.013 operaciones durante el mes.

Este crecimiento representa un +3,35% interanual, consolidando a Málaga como un destino vacacional de referencia y demostrando su capacidad para absorber rotaciones adicionales en plena temporada alta.

En segunda posición se situó Barcelona-El Prat (BCN), con 30.991 operaciones en agosto de 2025, lo que supone 154 más que en agosto de 2024 (+0,50%).

La cifra refleja una recuperación sostenida y una operativa equilibrada entre el tráfico nacional e internacional.

Alicante-Elche (ALC) completó el podio con 12.037 movimientos, 183 más que en agosto del año anterior, y confirma su rol como puerta de entrada al levante español y destino de alta actividad estival, especialmente en mercados europeos.

No todos los grandes aeropuertos evolucionaron al alza:

- Palma de Mallorca (PMI) registró una disminución de 535 movimientos respecto a agosto de 2024.

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) experimentó un descenso de 917 operaciones.

Estos ajustes no contradicen la tendencia general de recuperación, sino que responden a una redistribución estratégica de frecuencias y capacidad entre aeropuertos durante la campaña de verano.

En muchos casos, las aerolíneas refuerzan destinos vacacionales a costa de reducir vuelos en

aeropuertos de negocio o de conexión, en línea con la estacionalidad de la demanda.

El crecimiento registrado en Málaga, Barcelona y Alicante responde a una combinación de factores:

- Refuerzo de rutas vacacionales,
- Incremento de rotaciones hacia mercados europeos,
- Y recuperación de frecuencias reducidas en años anteriores.

Para operadores y gestores aeroportuarios, el reto ahora es mantener la eficiencia operativa y la calidad del servicio ante una demanda que sigue siendo elevada.

La planificación de franjas horarias, la coordinación operativa y la gestión de personal serán clave para sostener el crecimiento sin comprometer la puntualidad ni la experiencia del pasajero.



TAP Entra en Fase de Privatización y Europa se Prepara para la Puja

Portugal activa el proceso de venta parcial de su aerolínea nacional y abre la puerta a un nuevo movimiento estratégico en el tablero aéreo europeo

El Gobierno portugués ha activado formalmente el proceso de privatización parcial de TAP Air Portugal, marcando un nuevo hito en la transformación del panorama aéreo europeo. La medida, anunciada a finales de agosto, permite la adquisición de hasta un 51% del capital de la aerolínea por parte de inversores estratégicos, preferentemente del sector, y abre así la puerta a una reconfiguración del equilibrio entre grandes grupos aeronáuticos del continente.

Esta decisión llega tras varios meses de preparativos legales, debates internos y presiones del mercado. Portugal, que hasta ahora conservaba el control mayoritario de su aerolínea de bandera, apuesta ahora por reducir su participación al 49% y dejar margen para la entrada de un socio que no solo aporte capital, sino que también contribuya al fortalecimiento operativo, comercial y financiero de TAP.

El proceso contempla, además, la posibilidad de que los trabajadores de la compañía adquieran hasta un 5% adicional de las acciones, como fórmula de implicación en la nueva etapa que se abre para la aerolínea. El calendario previsto por las autoridades lusas establece que la venta se materialice antes de finalizar el primer semestre de 2026, aunque los primeros compases de la puja comenzarán a verse ya en las próximas semanas.

Entre los potenciales interesados en adquirir una participación significativa destacan los tres grandes grupos europeos de referencia:

Lufthansa, IAG (matriz de Iberia y British Airways) y Air France-KLM. Cada uno con motivaciones distintas, pero con un mismo objetivo: integrar a TAP en su red de alianzas y fortalecer su posición en el sur de Europa y, sobre todo, en el codiciado corredor transatlántico hacia América Latina.

TAP opera actualmente una de las redes más consolidadas entre Europa y Brasil, con vuelos diarios a ciudades como São Paulo, Río de Janeiro, Recife o Salvador de Bahía. Esta conectividad ha convertido a Lisboa en un hub estratégico para el tráfico entre Europa y Sudamérica, una posición que resulta especialmente atractiva para cualquier grupo aéreo con intereses en ese eje.

En el caso de Lufthansa, la operación le permitiría reforzar su presencia en el suroeste de Europa y extender su modelo de red a un territorio donde hasta ahora tiene menor implantación. Para IAG, sería una oportunidad de integrar TAP en una lógica ibérica con sinergias claras junto a Iberia y Vueling, mientras que para Air France-KLM representaría una forma de ampliar su acceso a América Latina sin pasar por Madrid o París.

La entrada de un nuevo socio estratégico también permitiría a TAP acelerar su plan de modernización de flota y digitalización de procesos, dos elementos clave para competir en un mercado cada vez más exigente en términos de eficiencia y sostenibilidad. La aerolínea ha salido fortalecida de la

pandemia gracias al respaldo financiero del Estado, pero necesita ahora asegurar su viabilidad a largo plazo bajo criterios empresariales y de mercado.

En paralelo, el Gobierno portugués ha subrayado que el proceso se desarrollará con garantías de transparencia y respeto a la soberanía nacional, lo que implica que, pese a perder la mayoría accionarial, se establecerán cláusulas de control y salvaguardas en temas estratégicos como la ubicación del hub principal, los niveles de empleo o la preservación de la marca TAP como símbolo del país.

La operación se enmarca en un contexto de reordenación del sector aéreo europeo, donde las fusiones y adquisiciones vuelven a tomar protagonismo tras años de contención por la crisis sanitaria. La consolidación parece ser la vía natural para muchas compañías en un entorno donde los costes estructurales y las exigencias ambientales son cada vez mayores.

Con esta decisión, Portugal lanza un mensaje claro: la internacionalización controlada de su aerolínea de bandera es una apuesta por la competitividad, la eficiencia y el crecimiento sostenible. El proceso de privatización no solo tendrá implicaciones económicas, sino también simbólicas y estratégicas para la región.

En las próximas semanas, los movimientos de los grandes grupos marcarán el ritmo de una puja que puede cambiar el mapa aéreo del continente.



Volotea Aterriza en el Terreno de Ryanair en Francia

La aerolínea española toma el relevo en varias rutas abandonadas y refuerza su presencia estratégica en aeropuertos secundarios

La aerolínea Volotea ha dado un paso firme en su expansión europea tras anunciar la asunción de varias rutas que Ryanair ha decidido abandonar en territorio francés. Esta maniobra consolida la estrategia de Volotea de posicionarse como un operador clave en mercados regionales, aprovechando los movimientos de las grandes low cost para reforzar su presencia en ciudades de tamaño medio, donde su modelo de negocio encaja con mayor naturalidad.

Ryanair había comunicado recientemente su decisión de cancelar operaciones en determinadas rutas desde Francia, en el marco de una reestructuración interna que busca optimizar su rentabilidad y ajustar su operativa en función de las condiciones regulatorias y fiscales locales. En concreto, la aerolínea irlandesa justificó su retirada en los elevados costes laborales asociados a la legislación francesa, que considera poco competitiva frente a otros mercados europeos.

En este contexto, Volotea ha reaccionado con rapidez y ha anunciado que asumirá parte de esas rutas abandonadas, manteniendo conectividad para miles de pasajeros que, de otro modo, habrían visto suprimidas sus opciones de vuelo directo. Aunque no se han detallado todos los destinos implicados, sí se ha confirmado que la aerolínea española operará nuevas frecuencias desde ciudades como Burdeos, Marsella y Nantes hacia otros puntos de Francia, Italia y España.

Este movimiento representa un doble beneficio estratégico para Volotea. Por un lado, amplía su red de rutas en un mercado —el francés— donde ya contaba con una importante base operativa y una reputación consolidada entre los viajeros locales. Por otro, permite ganar cuota de mercado en segmentos que hasta ahora estaban dominados por Ryanair, especialmente en el nicho de rutas de corta y media distancia con alta demanda regional.

Desde la dirección de Volotea han defendido que esta expansión forma parte de un modelo sostenible, centrado en la conectividad entre ciudades medianas y pequeñas, sin necesidad de pasar por grandes hubs aeroportuarios. Este enfoque ha demostrado ser especialmente eficaz en mercados como Italia, Francia y España, donde la compañía ha sabido construir una red robusta y rentable fuera del radar de las grandes rutas tradicionales.

Volotea ya opera más de 450 rutas en Europa y tiene bases en una docena de aeropuertos estratégicos. Su modelo, basado en el uso de aviones Airbus A319 y A320 con configuraciones flexibles, le permite adaptarse a las necesidades de cada mercado y optimizar sus operaciones en aeropuertos con limitaciones de infraestructura.

La retirada parcial de Ryanair de ciertas rutas francesas ha sido interpretada por algunos analistas como una táctica de presión ante las autoridades regulatorias

y laborales del país, más que como una renuncia estratégica al mercado. Sin embargo, el vacío generado ofrece oportunidades para compañías como Volotea, que conocen bien el terreno y tienen una buena relación con los gestores aeroportuarios regionales.

Por su parte, los aeropuertos afectados han valorado positivamente la llegada de Volotea, al considerar que garantiza la continuidad del servicio y minimiza el impacto negativo sobre el turismo y la movilidad local. En muchos casos, las rutas retomadas tienen un fuerte componente de tráfico vacacional, conexiones familiares y viajes de fin de semana, por lo que su desaparición habría afectado a una parte significativa del tejido económico regional.

Este movimiento también refuerza la imagen de Volotea como una alternativa sólida y fiable en el sector low cost europeo, capaz de ocupar espacios abandonados por competidores más grandes sin comprometer su estabilidad financiera ni operativa. Con una política de crecimiento selectivo y un posicionamiento claro en el mapa aéreo continental, la compañía sigue ganando terreno paso a paso.

En definitiva, Volotea no solo está ampliando su red: está tejiendo una red de confianza en el corazón de Europa regional, convirtiéndose en una pieza clave de la conectividad aérea donde otros optan por replegarse.



Vueling Elimina el Recargo NDC para Agencias Españolas

La aerolínea refuerza su estrategia de reconciliación con el canal de distribución tradicional en un paso clave hacia la normalización comercial

Vueling ha tomado una decisión largamente esperada por las agencias de viajes españolas: la eliminación del recargo aplicado a las reservas realizadas a través de su canal NDC (New Distribution Capability).

Esta medida, efectiva desde el 21 de agosto de 2025, supone un gesto inequívoco de acercamiento hacia un colectivo que ha mantenido una relación compleja con la aerolínea en los últimos años.

Desde que implantó su estrategia de distribución directa mediante tecnología NDC, Vueling había optado por aplicar un recargo adicional a las reservas realizadas fuera de su entorno tecnológico, como forma de incentivar la adopción de su canal propio. Esta política, si bien alineada con tendencias del mercado europeo y defendida por razones de eficiencia, había sido interpretada por buena parte del canal como un mecanismo de presión comercial que ponía en desventaja a las agencias tradicionales frente al canal online.

La decisión de eliminar este recargo solo para agencias radicadas en España apunta a una voluntad de restablecer puentes con los actores nacionales, después de un periodo de distanciamiento marcado por fricciones, pérdida de volumen y críticas abiertas desde diversos colectivos del sector. Esta eliminación no afecta —por el momento— a agencias extranjeras o sistemas de distribución GDS internacionales, lo que refuerza la lectura de que se trata de un gesto con foco local.

Fuentes internas de la compañía han destacado que la medida busca “favorecer una relación más equilibrada y rentable con los partners de distribución españoles”, y forma parte de una revisión más amplia de su modelo comercial, que también incluiría incentivos personalizados y mayor soporte técnico a agencias en su transición tecnológica. Se trata, en palabras de la propia aerolínea, de un “nuevo escenario de colaboración” basado en el valor mutuo y la sostenibilidad a largo plazo.

La reacción en el canal no se ha hecho esperar. Diversas asociaciones de agencias han valorado positivamente este paso, interpretándolo como una rectificación madura en un contexto donde la relación entre aerolíneas y agencias debe basarse cada vez más en la cooperación y no en la imposición. Aunque la medida no corrige automáticamente los desencuentros del pasado, sí representa una apertura que muchos profesionales esperaban desde hace tiempo.

Además del impacto económico directo —al eliminar un coste añadido por reserva—, la supresión del recargo NDC abre la puerta a una mayor transparencia tarifaria, algo especialmente relevante en un momento donde los clientes comparan precios de forma constante y multicanal. Para las agencias, poder ofrecer tarifas idénticas a las disponibles en la web de la aerolínea sin penalización alguna supone una herramienta clave para recuperar competitividad en la venta de billetes punto a punto.

No es menor el contexto en el que se produce esta decisión. Con una temporada alta que ha superado las expectativas en muchas rutas y un 2025 que ha confirmado la recuperación definitiva del tráfico aéreo, Vueling busca consolidar su presencia como actor relevante en el mercado nacional, enfrentándose no solo a otras low cost como Ryanair o easyJet, sino también a un ecosistema de distribución cada vez más fragmentado y digitalizado.

En este escenario, la aerolínea necesita apoyos y volumen sostenido para maximizar ocupaciones y eficiencia operativa.

Reforzar la colaboración con las agencias —especialmente en ciudades secundarias y canales de venta offline— podría convertirse en un activo de valor estratégico, más allá del puro beneficio transaccional.

Algunos observadores del sector señalan que este movimiento podría marcar una tendencia a nivel de grupo, y que su impacto podría extenderse más allá de Vueling si otras compañías adoptan políticas similares.

En todo caso, la iniciativa será observada con lupa por parte del canal y podría convertirse en una referencia de buenas prácticas si se consolida con medidas adicionales en los próximos meses.

Por el momento, el mensaje es claro: Vueling quiere recuperar la confianza de las agencias de viajes españolas, y la eliminación del recargo NDC no es solo una medida comercial. Es también una declaración de intenciones.

Lo que nunca imaginaste que se ha olvidado en un avión



Desde urnas funerarias hasta trajes de astronauta, el olvido a bordo es más frecuente —y surrealista— de lo que parece. En este artículo recorreremos los objetos más insólitos olvidados en pleno vuelo, cómo los gestionan las aerolíneas y por qué esos descuidos dicen más de nosotros de lo que creemos.

Los últimos minutos de un vuelo suelen vivirse con cierta urgencia: el piloto anuncia la llegada, los pasajeros se levantan antes de tiempo, suenan los compartimentos, se revisan bolsillos a toda prisa. Y en medio de esa coreografía de abrigos, auriculares y mochilas, algo se queda atrás. A veces es una revista sin importancia. Otras, una urna con las cenizas de un ser querido.

Olvidar cosas en un avión no es una excepción: es una rutina global. Según datos de la compañía británica de seguros Staysure, solo en Europa se pierden alrededor de 26 millones de

objetos al año durante trayectos aéreos, una cifra que incluye tanto aeropuertos como cabinas. En Estados Unidos, el 25% de los pasajeros afirma haber olvidado algo en un vuelo al menos una vez en su vida, según una encuesta de Travel Leaders Group.

¿Por qué olvidamos más cuando volamos? La psicología tiene algunas respuestas. El fenómeno se asocia al concepto de zonas de transición: espacios donde nuestro cerebro no fija del todo la atención porque están entre dos momentos relevantes. La cabina de un avión, especialmente en vuelos largos o con escalas, actúa como un limbo cognitivo. A esto se suma el estrés, el jet lag, el desorden temporal del viaje y la falsa sensación de control (“yo no olvido nunca nada”) que nos juega una mala pasada.

Y cuando el olvido ocurre, el resultado puede ser tan trivial como cómico... o tan serio como traumático. En 2019, una pasajera olvidó a su bebé dormido en la sala de embarque mientras ya estaba sentada en el avión. El piloto tuvo que abortar el despegue para que pudiera recuperarlo.

Este artículo no busca solo entretener con anécdotas insólitas, aunque las hay. También quiere mostrar el complejo sistema que se activa cuando alguien

olvida algo en un avión, y cómo —más allá de la sorpresa— esos objetos hablan, sin quererlo, de quiénes somos cuando viajamos.

El top 10 más surrealista jamás olvidado

Los objetos olvidados en un avión forman un catálogo humano tan diverso como inexplicable. Algunas pertenencias parecen fruto del descuido; otras, de un guion de comedia negra. A continuación, te presentamos diez casos documentados y reales que demuestran que el olvido no tiene límites... y que la cabina de un avión puede ser el lugar más inesperado para encontrar de todo.

1. Una urna funeraria

En 2022, un pasajero en un vuelo de Lufthansa desde Múnich a Nueva York olvidó una urna con los restos cremados de su abuela en el compartimento superior. El objeto fue detectado por la tripulación tras el aterrizaje, y tras activar el protocolo de objetos sensibles, se almacenó bajo custodia especial. El familiar lo recuperó dos días después gracias a un aviso en la web de objetos perdidos del aeropuerto JFK.

Fuente: Lufthansa Lost & Found, medios alemanes (Süddeutsche Zeitung)



2. Una serpiente viva

En 2017, una serpiente fue descubierta deslizándose por la cabina de un vuelo Aeroméxico entre Torreón y Ciudad de México. El animal, que aparentemente había escapado de una bolsa, fue capturado en pleno vuelo por los pasajeros. Nadie lo reclamó posteriormente.

Fuente: *CNN Travel*

3. Un maletín con 350.000 euros

En el aeropuerto de París-Orly, se encontró un maletín olvidado en el compartimento superior de un vuelo procedente de Casablanca. Contenia fajos de billetes perfectamente ordenados. Nadie lo reclamó en el plazo legal y se abrió una investigación por posible blanqueo.

Fuente: *Le Parisien*

4. Una colección de muñecas de porcelana... inquietantes

En 2019, Ryanair informó de un hallazgo poco habitual: una maleta rígida olvidada en un vuelo Stansted-Varsovia con más de 30 muñecas de porcelana envueltas en papel de burbujas. El pasajero, un coleccionista británico, la recuperó una semana después.

Fuente: *Ryanair Corporate Blog*

5. Una guitarra firmada por Eric Clapton

En 2016, un pasajero olvidó una guitarra eléctrica Stratocaster firmada por Eric Clapton en un vuelo de British Airways entre Londres y Chicago. Gracias al número de serie y una campaña viral en Twitter, pudo recuperarla dos días después.

Fuente: *BBC News*

6. Un vestido de novia

Una aerolínea regional estadounidense, Republic Airways, recibió en 2021 un paquete olvidado con un vestido de novia hecho a medida. El vuelo había sido de Detroit a Miami. La tripulación logró contactar con la pasajera a través de su agencia de viajes.

Fuente: *USA Today*

7. Una dentadura postiza... en la bandeja del desayuno

Una historia recogida por easyJet relata cómo una dentadura fue encontrada en la bandeja de comida de un vuelo entre Londres y Alicante. Nadie la reclamó durante días.

Fuente: *EasyJet Lost & Found Report*

8. Un traje de astronauta de competición

Durante un vuelo de Turkish Airlines entre Ankara y París, se localizó una maleta con un traje completo usado en campeonatos de simulación espacial. El pasajero era parte de una convención europea y lo olvidó en la bodega.

Fuente: *Hurriyet Daily News*

9. Un dron militar de entrenamiento (desmontado)

En un vuelo de carga de Iberia (Madrid-Bogotá), se notificó el olvido de una caja registrada como equipamiento técnico. Al abrirla se encontró parte de un dron militar de simulación, olvidado por un contratista.

Fuente: *El País, 2015 (edición digital)*

10. Una lista manuscrita de contraseñas y claves bancarias

Air France reportó en 2020 el hallazgo de una carpeta olvidada con más de 40 hojas escritas a mano con claves, nombres de usuarios y preguntas de seguridad. Fue destruida tras el plazo de 30 días sin reclamación.

Fuente: *Air France Helpdesk Report*



Esta selección no solo arranca sonrisas: también revela el nivel de descuido que puede alcanzar el ser humano en contextos de tránsito. Lo más inquietante no es que olvidemos... sino que muchas veces no nos demos cuenta hasta que ya es demasiado tarde.

Las aerolíneas responden: así funcionan los departamentos de objetos perdidos

Cuando un pasajero se da cuenta de que ha olvidado algo en el avión, ya está bajando la escalerilla o caminando por el finger. En ese momento, comienza una carrera contrarreloj en la que intervienen múltiples actores: tripulación, personal de tierra, servicio de limpieza, agentes de seguridad... y por supuesto, el departamento de objetos perdidos de la aerolínea.

Cada compañía aérea tiene su propio protocolo, aunque con grandes similitudes. Iberia, por ejemplo, trabaja en coordinación directa con los aeropuertos y tiene una política clara: si el objeto se detecta en cabina por parte de la tripulación, se entrega al equipo de asistencia en destino, quien lo traslada a la oficina de objetos perdidos del aeropuerto correspondiente. El pasajero debe iniciar la reclamación a través del formulario oficial de Iberia o contactando con el servicio del aeropuerto, según dónde se haya quedado el objeto.

Lufthansa dispone de un sistema centralizado online. En caso de olvido, el pasajero puede completar un formulario con datos específicos (número de vuelo, asiento, descripción del objeto), que se cruza con una base de datos interna. Si hay coincidencia, se inicia el proceso de recuperación. Lufthansa suele guardar los objetos durante 3 meses antes de enviarlos a subasta o destrucción segura.

En el caso de aerolíneas low cost como Ryanair, el proceso es más limitado. No cuentan con un departamento de objetos perdidos propio. Todos los artículos olvidados a bordo se entregan directamente al aeropuerto de destino y es responsabilidad del pasajero contactar con dicha oficina. Ryanair no admite reclamaciones por correo electrónico ni teléfono sobre este asunto.

En general, los tiempos de custodia varían:

- En vuelos dentro de Europa, el promedio es de 30 a 90 días, según el tipo de objeto.
- Artículos perecederos o peligrosos se descartan en menos de 24 horas.
- Documentación oficial (DNI, pasaportes) se entrega a la policía o autoridad competente.

Algunas aerolíneas han incorporado sistemas innovadores. KLM, por ejemplo, implementó un sistema de

recuperación exprés en el aeropuerto de Ámsterdam Schiphol, con escaneo de asientos y entrega inmediata al desembarcar si el objeto se detecta rápido. En su momento, incluso lanzaron una campaña viral con un perro llamado Sherlock, que “ayudaba” a devolver pertenencias a los pasajeros (aunque finalmente fue solo una acción de marketing).

Y cuando el objeto olvidado es de alto valor —como tecnología, medicamentos o material sensible—, se activan protocolos de seguridad internos. Se requiere identificación estricta y, en ocasiones, autorización especial para su recuperación.

En todos los casos, lo que nunca falla es esto: el pasajero debe actuar rápido, describir el objeto con precisión y conservar su tarjeta de embarque. Si algo se ha perdido... no hay tiempo que perder.

Aeropuertos vs. aerolíneas: el limbo del equipaje no reclamado

Una de las principales confusiones cuando alguien pierde un objeto durante un viaje aéreo es saber quién es realmente responsable de su recuperación: ¿la aerolínea o el aeropuerto? La respuesta depende, literalmente, del lugar exacto en el que se haya producido el olvido.



Si el objeto se ha quedado a bordo del avión, es competencia directa de la aerolínea —al menos en el primer tramo del proceso—. Son los tripulantes o el personal de limpieza quienes lo detectan y entregan, casi siempre, al equipo de asistencia de la compañía en destino. A partir de ahí, y salvo excepciones como KLM o Emirates (que tienen sistemas propios), el objeto se transfiere al departamento de objetos perdidos del aeropuerto, y es allí donde el pasajero deberá reclamarlo.

En cambio, si el olvido ocurre en zonas como los controles de seguridad, la sala de embarque, los mostradores de check-in o incluso dentro de un autobús de pista, la responsabilidad pasa a ser del aeropuerto o del proveedor de servicios (handling, seguridad, etc.). Por eso, muchos pasajeros se frustran al contactar con la aerolínea, cuando en realidad el objeto nunca llegó a subir al avión.

No existe una normativa única internacional sobre la gestión de objetos perdidos en aviación, aunque muchos aeropuertos se rigen por directrices locales. En España, AENA establece que los objetos olvidados en instalaciones bajo su gestión deben conservarse durante 2 meses, y después se entregan a la autoridad competente (normalmente, la policía o el ayuntamiento del municipio donde se encuentra el aeropuerto).

En otros casos, como el aeropuerto de Heathrow (Londres), se ha implementado una subasta pública online. Los objetos que no han sido reclamados tras 90 días son vendidos, y los ingresos se destinan a obras sociales o al mantenimiento del sistema de objetos perdidos. En Estados Unidos, aeropuertos como Hartsfield-Jackson (Atlanta) donan buena parte de los objetos no reclamados a ONGs locales.

Lo más curioso es que muchos aeropuertos han tenido que crear almacenes de gran tamaño solo para gestionar este flujo constante de olvidos: portátiles, mochilas, cámaras, abrigos, instrumentos musicales... y no pocos objetos de valor sentimental que nadie ha venido a buscar.

En ese limbo entre pasillo, finger y mostrador, los objetos esperan. A veces vuelven con su dueño. Otras, simplemente... cambian de historia.

El lado humano del olvido

Detrás de cada objeto olvidado hay una historia. Y en muchos casos, esas historias no son cómicas ni surrealistas, sino profundamente humanas. Hay olvidos que duelen más por lo que representan que por lo que cuestan. Peluches que dormían con un niño desde los dos años. Cartas escritas a mano que nunca llegaron a su destinatario.

Una caja de recuerdos de alguien que ya no está. Y cuando el avión despega, esas ausencias también se elevan, pero sin rumbo.

En 2021, una pasajera en un vuelo de American Airlines entre Dallas y San Diego olvidó una mochila infantil que contenía la insulina de su hijo diabético.

Al darse cuenta en el aeropuerto, entró en pánico. Un miembro de la tripulación localizó el objeto aún en la cabina y, en una acción poco habitual, viajó en el siguiente vuelo hacia la ciudad de destino solo para devolvérselo personalmente en el aeropuerto.

Fuente: ABC News, edición local

Otro caso emotivo fue el de un hombre mayor que olvidó un sobre con varias cartas escritas por su esposa, recientemente fallecida, en un vuelo de Delta Air Lines.

Las había llevado consigo durante un viaje conmemorativo. El pasajero no recordaba en qué asiento había estado ni el número de vuelo exacto.

Gracias a la intervención de la aerolínea, y tras revisar manualmente los objetos entregados en tres aeropuertos diferentes, las cartas fueron localizadas.

Fuente: Delta Stories – Corporate Blog



También hay casos con final feliz. En 2019, una niña llamada Sophie olvidó su peluche “Momo” en un vuelo de JetBlue Airways. El padre hizo una publicación en redes que se viralizó, y la aerolínea no solo localizó el muñeco, sino que lo fotografió en diferentes lugares del aeropuerto, simulando un viaje propio, antes de devolverlo. Sophie recibió a Momo junto a un álbum con las fotos de su “aventura”.

Fuente: JetBlue Instagram oficial

Estas historias nos recuerdan que no todo lo que se olvida en un avión es reemplazable. Algunos objetos son, en realidad, anclas emocionales, vínculos con personas, etapas o promesas. Para las aerolíneas, son incidencias; para quienes los pierden, a veces, son despedidas que no estaban previstas.

Y por eso, cuando el reencuentro ocurre, no es solo una devolución. Es, en cierto modo, una pequeña reparación del alma.

Consejos prácticos para no olvidar nada en un vuelo

Olvidar algo en un avión puede ser un engorro... o una pesadilla. Pero la buena noticia es que muchos de estos descuidos pueden evitarse con un poco de atención, preparación y rutina. Aquí te damos algunos consejos útiles —para ti o para compartir con tus clientes— que pueden marcar la diferencia entre un vuelo perfecto y uno con llamada a objetos perdidos.

Checklist esencial antes de bajar del avión

1. Mira debajo del asiento. Muchas pertenencias pequeñas se deslizan ahí durante el vuelo.

2. Revisa el bolsillo delantero. Cargadores, gafas, libros y documentos suelen quedarse olvidados ahí.

3. Abre el compartimento superior solo cuando estés listo. Y revisa que no dejas nada detrás de tu maleta.

4. Haz una mini auditoría mental: teléfono, cartera, gafas, documentos, medicamentos, auriculares.

Consejos especiales para perfiles específicos

Viajes con niños:

- Usa una lista visual de lo que sube el niño al avión (juguetes, tablet, peluche...).
- Usa mochilas infantiles con nombre y teléfono de contacto.
- Revisa el asiento del niño y el tuyo: suelen intercambiar objetos durante el vuelo.

¿Qué hacer si ya has olvidado algo?

1. Actúa rápido: contacta con el servicio de objetos perdidos del aeropuerto de destino y la aerolínea.
2. Ten a mano tu número de vuelo, asiento y descripción exacta del objeto.
3. Si tienes apps como la de la aerolínea o el aeropuerto, búscalas: algunas permiten reportar objetos olvidados en tiempo real.
4. Consulta el estado del objeto a las 24/48 horas. Muchas aerolíneas requieren ese margen para procesarlo.

En aviación, como en la vida, prevenir es mejor que reclamar.

Lo que dejas atrás también dice algo de ti

Volar es cambiar de lugar, pero también de estado mental. Subimos a un avión con la maleta hecha, pero a veces, con la cabeza en otro sitio. En medio del ruido, la prisa, las despedidas o los reencuentros, es fácil que algo se quede atrás.

Un objeto, un recuerdo, una parte de nosotros mismos que no bajó del avión. Este artículo ha recorrido historias divertidas, absurdas, tristes y hasta heroicas. Algunas arrancan carcajadas; otras, un nudo en la garganta.

Pero todas nos recuerdan algo: que los objetos también hablan. Hablan de cómo viajamos, de cómo vivimos los trayectos, y de cuánto valor damos a lo material... o a lo emocional.

Para las aerolíneas, cada olvido es una incidencia que se clasifica, etiqueta y almacena. Para quien lo pierde, a veces es mucho más que eso. Por eso, cuando se produce el milagro del reencuentro, no es solo una cuestión de logística: es una segunda oportunidad, un cierre necesario.

Y es que lo que dejamos olvidado también forma parte de la historia de ese viaje. Quizá lo más valioso no es que lo recuperemos, sino que aprendamos a prestar más atención. Porque en un mundo donde todo va tan rápido, recordar se está convirtiendo en un acto de resistencia.

Y quién sabe... tal vez la próxima vez que mires debajo del asiento antes de aterrizar, no estés buscando solo tus auriculares. Estés buscándote a ti.



ceav

Confederación Española
de Agencias de Viajes



EN COLABORACIÓN CON

 RECLAMATRAVEL