

## IBERIA REPATRIARÁ VIAJEROS DESDE MARRUECOS TRAS EL CIERRE DEL PAÍS POR LA VARIANTE ÓMICRON

01/12/2021



Solicita permisos para volar desde Casablanca los días 2, 4, 7, 9 y 11 de diciembre

### [Cinco Días](#)

J.F.M. Los clientes de Iberia que se han quedado sin opción de vuelta desde Marruecos, con el cierre del país a los vuelos internacionales para evitar la propagación de la variante Ómicron, van a poder regresar a España a través de operaciones especiales de repatriación. La aerolínea de IAG y la Embajada de España en Marruecos han solicitado los permisos para volar desde Casablanca los días 2, 4, 7, 9 y 11 de diciembre.

La compañía ha dispuesto tres teléfonos para quienes se hayan visto afectados en el país vecino: +212 520 426 053 (Iberia en Marruecos), el call center 900 111 500 o, desde el exterior, el +34 91 523 6568.

Marruecos mantendrá cerradas sus fronteras durante un mínimo de dos semanas, ante lo que Iberia ha previsto el uso de aviones A320, con capacidad para 140 a 200 pasajeros, para la vuelta. Desde Iberia se explica que se admitirán clientes con billete de la aerolínea procedentes desde cualquier aeropuerto de Marruecos, sin que tengan que abonar diferencia alguna adicional.

A lo largo de la pandemia han sido más de 60 los vuelos de repatriación los operados por la firma que preside Javier Sánchez-Prieto, que ha trabajado en colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores para devolver a sus domicilios centenares de personas varadas en buena parte de América y en destinos como Australia, Filipinas o Nepal, donde Iberia no había volado antes.

---

## EL DEPARTAMENTO TÉCNICO DE SEPLA EXPLICA CÓMO FUE EL AVIÓN MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

01/12/2021



En el aniversario del último vuelo del Concorde, Radio Nacional de España entrevista a Paco Cruz, colaborador de nuestro Departamento Técnico

[Radio Nacional](#)

Llegamos al viernes con nuestro Te voy a decir cuatro cosas y la charla con Francisco Cruz, comandante de Airbus 330 y colaborador del Departamento Técnico de SEPLA. Seguimos con nuestra experta en seguridad alimentaria Gemma del Caño, que No ha venido a hacer amigos, pero sí a hablarnos sobre la Vitamina K, con cata y todo. Terminamos la segunda hora del programa con Mario Obrero, nuestro Poeta en París.

---

## IBERIA CONECTA LA MAYOR INSTALACIÓN SOLAR DE AUTOCONSUMO DEL IBEX

01/12/2021



La filial de IAGse alía con Getting Greener en un proyecto valorado en 12 millones para un parque que generará casi el 50% de sus necesidades eléctricas. El acuerdo prevé dar un salto en eficiencia en La Muñoza.

[Expansión](#)

A. ZANÓN. Los terrenos de La Muñoza, junto al aeropuerto de Madrid, albergan las principales instalaciones de mantenimiento de Iberia y, en los próximos días, sobre sus tejados, la planta de autoconsumo de mayores dimensiones de una empresa del Ibex, que se conectará a la red tras unas semanas de pruebas. Para ello, la compañía presidida por Javier Sánchez-Prieto se ha aliado con Getting Greener, una start up que busca crecer en paralelo al auge de la autogeneración.

El proyecto acaba de culminar su primera fase, con dos megavatios (MW) de potencia instalada. Los 5.650 módulos ubicados sobre la cubierta del taller de motores, de 10.000 metros cuadrados, permitirán evitar la emisión de 32.000 toneladas de dióxido de carbono durante toda su vida útil.

La iniciativa es más ambiciosa y se irá desarrollando en tres o cuatro años, cuando Iberia prevé tener 10 MW instalados sobre 50.000 metros cuadrados de tejados. La compañía reserva el suelo libre del complejo de La Muñoza -el más importante de la filial de IAG- para desarrollar el polo aeronáutico que presentó el pasado febrero.

La inversión ascenderá a doce millones de euros, que serán financiados con los ahorros de consumo, según explican Mariola Pina, consejera delegada de Getting Greener, y Fernando Redondo, vicepresidente de Operaciones y Ventas. Ambos emprendedores fundaron la compañía en 2020, en plena pandemia, aunque tienen una experiencia en el sector de más de veinte años.

La citada lleva a cabo la inversión -los activos, de hecho, estarán en su balance- y cobrará la electricidad suministrada a Iberia a un precio inferior al de su actual proveedor, cuyo nombre no ha sido desvelado.

Casi la mitad del total

La energía producida cuando la iniciativa esté a pleno rendimiento equivaldrá al consumo de unos 4.000 hogares. ¿Mucho o poco? Aproximadamente será la mitad de todas las necesidades de electricidad de la aerolínea en La Muñozza dentro de tres años.

Actualmente, Iberia requiere de 40 millones de kilovatios hora (kWh) al año en sus instalaciones madrileñas. El acuerdo con Getting Greener, que se firmó en julio de 2020, implica, además de instalar las placas solares, aplicar medidas de eficiencia energética que le permitirán recortar el consumo en unos 8 millones de kWh al año, hasta los 32 millones de kWh, de los que 15 millones de kWh (casi la mitad) se cubrirán con las placas fotovoltaicas.

Esto implicará la sustitución de los equipos que más energía consumen para recortar la factura de electricidad (aunque también se intervendrá sobre el gasto de agua). Estas intervenciones pueden afectar, por ejemplo, a quemadores de gas, enfriadores o estaciones de alta tensión. El alcance de estas acciones está todavía por definir, pero se espera que la inversión sea sensiblemente superior a la destinada al parque fotovoltaico.

La directora de sostenibilidad de Iberia, Teresa Parejo, recuerda que esta medida se engloba en un plan más amplio de la propia IAG, el grupo en el que está incluida la compañía española. Lógicamente el grueso de las emisiones de una aerolínea no se producen en tierra, sino en el aire, por su flota.

Meta: año 2050

La meta pasa por llegar a 2050 con cero emisiones netas (o sea, compensar con otras fórmulas las emisiones que no se puedan recortar) "para contribuir a que el calentamiento del planeta no supere los 1,5 grados, un compromiso que para el grupo es más difícil que para otros, por el sector en que estamos".

El hóliding dirigido por Luis Gallego busca incentivar la I+D en carburantes alternativos y sostenibles para sustituir el queroseno en el futuro; intenta que todo el proceso de viaje sea más verde -digitalización de todas las etapas, gestión circular de los residuos...- y, a corto plazo, operaciones más eficientes con aviones nuevos, eficiencia en sus instalaciones y uso de combustibles sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés).

En el mismo sector, Aena ha licitado dos contratos para construir sendos parques fotovoltaicos en Madrid (100MW) y Barcelona (10 MW) con el objetivo final de llegar al 100%de autoconsumo de sus operaciones. Quiere alcanzar un total de 350 MW.

---

## ¿REBOTE O CLAUDICACIÓN? IAG SE LO JUEGA TODO EN EL SOPORTE DE 1,50 EUROS

01/12/2021



Los bajistas apuestan por el desplome total y suman casi el 2% de la aerolínea en posiciones cortas.

### [Expansión](#)

E.UTRERA. IAG sigue viviendo su particular pesadilla en Bolsa. La irrupción de la variante Ómicron y el temor a la extensión de las restricciones que ya han puesto en marcha varios países han vuelto a pasar factura este martes a la cotización de la aerolínea.

Lejos de mostrar signo alguno de reacción, ha vuelto a caer otro 3,3% hasta un soporte sencillamente clave a corto plazo.

La acción de IAG se derrumbó durante los peores momentos de la sesión hasta un mínimo de 1,483 euros. Al cierre reaccionó muy suavemente hasta cerrar en los 1,50 euros -1,499 exactamente-, un nivel en el que se juega su futuro a corto plazo, ya que por debajo del cual entraría en territorio desconocido este año.

En los doce últimos meses, IAG ha vivido otros tres momentos críticos en los que la acción se desplomó hasta los 1,50 euros y el soporte funcionó. El primero fue en diciembre de 2020, el segundo en enero de 2021 y el tercero el pasado mes de septiembre, aunque en este último caso el desplome se paró en los 1,60 euros.

En todos los casos, estas caídas fueron la antesala de fuertes rebotes. Después de la última gran corrección de septiembre, la acción de IAG empezó una gran recuperación que llevó la cotización hasta los 2,20 euros en la primera quincena de octubre. ¿Se puede repetir la historia ahora?

Aunque tanto el precio objetivo como el número de recomendaciones de compra de IAG se han reducido en las últimas semanas, los analistas le asignan un precio objetivo medio de 2,46 euros por acción. Por lo tanto, el valor cuenta con un potencial alcista de algo más del 60% respecto a su cotización actual en Bolsa a 12 meses vista.

Pero a corto plazo son los inversores bajistas los que marcan el ritmo. La entrada en escena de Ómicron ha devuelto a los fondos de cobertura a la primera línea de batalla. D.E. Shaw y Citadel Europe acaban de elevar sus posiciones cortas hasta el 0,51% y hasta el 0,93% respectivamente, a lo que hay que sumar el 0,50% en manos de Citadel Advisors.

Por lo tanto, los 'hedge fund' más agresivos en el valor se juegan a la baja casi el 2% del capital de la aerolínea. Una apuesta con un valor de mercado cercano a los 150 millones de euros que especula con que el soporte de los 1,50 euros no aguantará y que la acción de IAG volverá a los mínimos de la era moderna por debajo de 1 euro marcados en septiembre de 2020.

¿Rebote o claudicación? Tras una caída del 28% en las últimas 17 sesiones, el valor apenas ha dado signos de recuperación. Ni siquiera después del gran desplome del pasado viernes, cuando sufrió un caída histórica del 15%. Con la acción en nivel límite, clave a corto plazo, será el momento de testar si lo peor está por llegar.

---

## ESTAS SON LAS 10 PEORES AEROLÍNEAS DEL MUNDO (Y UNA DE ELLAS ES ESPAÑOLA)

01/12/2021



Se han analizado las experiencias de los pasajeros, la puntualidad de cada aerolínea y la cantidad máxima de equipaje que ofrecen a los pasajeros, para ver qué compañía puede cumplir sus expectativas

### [La Razón](#)

HÉCTOR HERRERA. Viajar en avión es, por definición, una experiencia incómoda y frustrante: largas colas para facturar, asientos diminutos, el niño que no deja de llorar, una comida que deja mucho que desear,...) Pero si a todo esto, se le añaden

además otras cosas, como que te pierdan la maleta, que los azafatos te miren con desprecio, (...) o que el piloto no comprenda que no es el único pasajero del avión; la situación se puede volver realmente insoportable. Para evitar -en la medida de lo posible- que nos sucedan este tipo de situaciones, es importante que elijamos con cuidado con qué compañía aérea queremos volar.

La empresa de almacenamiento de equipaje Bounce ha elaborado un ranking de las 10 peores líneas aéreas del año 2021. Han tomado en consideración todas las quejas presentadas por sus clientes, la comodidad de los asientos, el entretenimiento disponible durante los vuelos, la calidad de la comida o las reglas para el equipaje de mano,... entre otras.

En el estudio se puede leer: “Todos sabemos lo frustrante que puede ser encontrarse atrapado en una cabina abarrotada, sin Wifi o esperando en la sala de embarque durante horas sin un avión a la vista” (...) “Es por eso que hemos analizado las experiencias de los pasajeros, así como la puntualidad de cada aerolínea y la cantidad máxima de equipaje que ofrecen a sus clientes para ver qué aerolínea deja a sus pasajeros satisfechos”, explicaban los autores.

Y ojo, que estar en una de estas listas no es un tema baladí. Posiblemente, la ley más importante que rige el sistema del libre mercado, es que si una empresa privada no satisface las necesidades de sus clientes, más tarde o más temprano, se verá obligada a cerrar sus puertas. Eso es lo que le ocurrió a WOW Air después de ser nombrada como la peor aerolínea del mundo; que en el mes de marzo del año 2019, la compañía decidió cerrar de golpe y porrazo, cancelando todos sus vuelos de repente... y dejando varados a todos sus pasajeros.

La próxima empresa que puede verse en la misma tesitura es la colombiana Viva Air, que copó las peores calificaciones en todas las categorías, menos en la del número de quejas recibidas. Ese privilegio se lo quedó la aerolínea portuguesa TAP, que también es una firme candidata a acabar como Wow Air. Y es que, esta empresa acumuló, nada más y nada menos, que 1.430 quejas en seis meses.

Sin embargo, esta empresa tampoco es la segunda peor valorada por Bounce. Hay otras seis líneas que obtuvieron peores calificaciones en las diferentes categorías que la portuguesa (a pesar de que no acumularon tantísimas quejas).

La clasificación:

1. Viva Air (Colombia)
2. Viva Aerobus (México)
3. Volaris Airlines (México)
4. Ryanair (Irlanda)
5. Interjet (México)
6. Vueling Airlines (España)
7. EasyJet (Reino Unido)
8. Ukraine International Airline (Ucrania)
9. TAP (Portugal)
10. Gol Airlines (Brasil)

Mejores aerolíneas del mundo

Para Bounce, la mejor aerolínea es la japonesa All Nippon Airways, que sacó muy buena nota en todas las categorías. De hecho, es la única compañía que sacó un 5 sobre 5 en lo que atención al cliente se refiere. Después de la japonesa, Singapore Airlines y Korean Air Lines fueron las empresas mejor valoradas por Bounce.

Evidentemente, hay una variable importante que no valoró la empresa de equipajes: el precio de los billetes.

El ranking de Bounce es solo uno de los muchos rankings que han hecho diferentes empresas a lo largo de los años... aunque quizás con criterios diferentes. Por ejemplo, en el año 2019, la Airhelp realizó otra clasificación, donde incluía otras muchas aerolíneas, como Royal Jordanian Airlines, Pakistan International Airlines o Iberia.

Pero el hecho de estar en varias de estas listas, debería ser un síntoma bastante significativo de que hay algo que no marcha bien en el modelo de negocio de estas compañías. Si juntamos las líneas aéreas que aparecen cada vez que se realiza uno de estos rankings, podemos hacernos una idea más precisa de cuáles son realmente las peores del aerolíneas del mundo. Por ejemplo, en todas las clasificaciones, siempre encontramos a EasyJet, Ryanair, TAP o Vueling Airlines.