

AIR EUROPA HABÍA PACTADO UN SEGUNDO RESCATE SI NO SE RECUPERABA Y CONSIDERA QUE EL GOBIERNO HA INCUMPLIDO

01/09/2021



IAG amenaza con echarse atrás en Air Europa para conseguir ayudas ante el alargamiento del covid. Air Europa ofrece nuevas ofertas para viajar por España, Europa, Estados Unidos y el Caribe

[OK DIARIO](#)

Air Europa tenía pactado un segundo rescate con el Gobierno en caso de que la recuperación del sector aéreo tras la pandemia no fuera tan rápida como se esperaba, según fuentes conocedoras de la situación. Este escenario se ha dado pero el Ejecutivo no ha procedido a esa segunda inyección de fondos, algo que algunas de las fuentes achacan a la salida de José Luis Ábalos. Por ello, la familia Hidalgo -todavía propietaria de la aerolínea- considera que el Gobierno de Pedro Sánchez ha incumplido su compromiso.

El Ejecutivo aprobó en noviembre la concesión a Air Europa de la primera inyección del Fondo de Ayuda a la Solvencia de Empresas Estratégicas de la SEPI: 475 millones divididos en 240 millones como préstamo participativo y otros 235 millones en forma de crédito ordinario. Esto condujo al nombramiento de un representante del Estado, Valentín Lago, como consejero delegado en sustitución de Javier Hidalgo, hijo del fundador de la empresa.

El segundo pago de este dinero se realizó entre marzo y mayo, pero las fuentes consultadas explican que los Hidalgo tenían apalabrado con el anterior ministro de Transportes un nuevo rescate si la actividad no se recuperaba lo suficiente en 2021, como así ha sido: Air Europa sólo está operando al 50% y mantiene a sus pilotos en un ERTE. Esta inyección no sería inferior a 150 millones e incluso podría acercarse al importe de la primera. Sin embargo, el Gobierno no está dispuesto -al menos de momento- a ello, lo que ha sentado muy mal a los propietarios de la compañía.

Segundo rescate aunque salga adelante la venta a IAG

Paralelamente al rescate, Air Europa está en proceso de venta a IAG, la fusión de Iberia y British Airways, con la que ha acordado rebajar el precio de los 1.000 millones iniciales a 500, pagaderos en seis años. Pero esta operación ha encallado por las exigencias de competencia impuestas por Bruselas; unos requisitos que IAG considera inaceptables, de ahí que esté intentando negociar una flexibilización de los mismos. De hecho, para presionar al Gobierno español para que interceda ante la UE y para obtener algún tipo de ayuda, IAG ha amagado con echarse atrás en la compra como hizo con Norwegian.

Precisamente, la perspectiva de la venta de Air Europa a IAG fue lo que permitió aprobar el primer rescate, al contar con un comprador que aseguraba la devolución del dinero público. Pero si IAG se echara atrás finalmente, Air Europa necesitaría sin ninguna duda un segundo rescate para poder mantenerse viva. A la espera de que se despeje la incertidumbre, Air Europa está trabajando en un nuevo plan estratégico en solitario, según El Confidencial, que necesitaría esa nueva inyección.

Algunas fuentes señalan que la aerolínea está centrada únicamente en cerrar la fusión con IAG ya que, en ese caso, no necesitaría un rescate. Pero otras sostienen que el previsible retraso de la operación, más la insuficiente recuperación del tráfico aéreo, hacen inevitable un segundo rescate, aunque sea de menor importe que el primero. Es más, aunque se acabe materializando la integración, «IAG no vería con malos ojos esta nueva inyección, que permitiría llevarse Air Europa mucho más saneada y facilitaría mucho la adquisición», señala una de ellas.

La salida de Ábalos del Gobierno, posible causa

Algunas de estas fuentes señalan la salida de Ábalos en la reciente crisis de Gobierno de Pedro Sánchez como posible causa del incumplimiento del pacto. Como informó en su día OKDIARIO, el exministro fue el gran impulsor de las ayudas a Air Europa y a Plus Ultra, pero su sustituta, Raquel Sánchez, no parece tener intención de profundizar en esta dinámica.

Una actitud en la que también influye mucho el escándalo por el rescate de Plus Ultra, en el que se

incumplieron los requisitos que establece la normativa del fondo de la SEPI. Algo que ha provocado un atasco de los siguientes rescates por el temor de los empleados del holding público a verse envueltos en procesos judiciales y por la dificultad para encontrar asesores independientes, preceptivos para aprobar las ayudas (los de la aerolínea de capital venezolano, Daiwa y Deloitte, están implicados en la causa que instruye un juzgado de Madrid).

LA UE RECOMIENDA RESTABLECER LAS RESTRICCIONES DE VIAJE A LOS CIUDADANOS DE EEUU

01/09/2021



La Unión Europea (UE) ha recomendado este lunes a sus Estados miembros restablecer las restricciones de viaje a los ciudadanos de Estados Unidos tras el aumento de los contagios y las hospitalizaciones registradas en ese país.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La Unión Europea (UE) ha recomendado este lunes a sus Estados miembros restablecer las restricciones de viaje a los ciudadanos de Estados Unidos tras el aumento de los contagios y las hospitalizaciones registradas en ese país. Eso supondría exigir requisitos de cuarentenas y pruebas para los viajeros no vacunados procedentes de ese país.

Ante esta recomendación de la UE, Willie Walsh, director general de la IATA, declaró en respuesta a las restricciones de viaje de la UE para los visitantes estadounidenses: “Si bien este es un desarrollo decepcionante para las empresas y las personas que dependen de los viajes, los datos de EEUU e Israel respaldan el valor y el beneficio de la vacunación. Dado que los gobiernos instan con razón a sus poblaciones a que se vacunen, los gobiernos deben confiar en los beneficios que trae la libertad de viajar. Como mínimo, quienes estén completamente vacunados deben poder moverse sin restricciones”.

FERROVIAL, ACCIONA Y AENA MIRAN HACIA LAS OPORTUNIDADES EN AEROPUERTOS DEL CARIBE

01/09/2021



Las constructoras aspiran a ejecutar una pista en Puerto Rico y la operadora, a través de GAP, tatea una concesión en Barbados

[5 DÍAS](#)

La reactivación del transporte aéreo tras el golpe que ha supuesto la pandemia ha colocado en rampa de lanzamiento nuevas oportunidades relacionadas con el sector aeroportuario. Las españolas Ferrovial y Acciona, así como la mexicana GAP, referencia de Aena en su negocio exterior, se han puesto a la caza de obras y contratos de operación en el área del Caribe.

Las dos primeras han entrado en la pugna para remodelar un aeropuerto en Puerto Rico, el Internacional Rafael Hernández que presta servicio al área noroeste de la isla, con la construcción de una nueva pista de aterrizaje. El proyecto para el que es el segundo aeropuerto del país por tráfico de viajeros está valorado en unos 130 millones de dólares (110 millones de euros). La vía tendrá 3.300 metros de largo y 46 de ancho.

Cercano a las ciudades de Aguadilla y Montaña, la infraestructura atiende esencialmente a aerolíneas estadounidenses. A su única pista, construida a finales de los años 30 por el Cuerpo Aéreo de EE UU, apenas le quedan tres años de vida útil y en un futuro pasará a convertirse en calle de rodaje.

Ferrovial busca esta obra, promovida por la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (APPR), en consorcio con la ingeniería estadounidense Aecom.

Acciona, por su parte, compite junto a CIC y CSA. Ambos consorcios tendrán enfrente a un equipo formado por las canadienses Aecon y Stantec. De EE UU proceden las alianzas de Hi-Way Paving y Key Engineering Group; Allco y EFB, en colaboración con la canadiense EXP, y un consorcio formado por filiales de Hougland Group.

Por último, aspiran a modernizar el aeropuerto de Aguadilla las locales Del Valle Group y CH Caribe Engineers. El cronograma del proyecto tiene fijado el inicio de las obras en el primer trimestre de 2022. Los trabajos se prolongarán durante cuatro años.

En cuanto a las concesiones en juego en la región, Barbados ha retomado la licitación, tras seis meses de parón, de un contrato de 30 años para rehabilitar y gestionar el aeropuerto internacional Grantley Adams.

En la lista de empresas precalificadas se encontraba desde el pasado mes de febrero la participada de Aena GAP (17,4% del capital a través de AMP), o las francesas Vinci y Egis. La adjudicación, en un proceso asesorado por Corporación Financiera Internacional (CFI), está prevista para el verano del próximo año.

Concesiones en Bahamas

La tercera de las oportunidades localizadas en el Caribe llega desde Bahamas, cuyo Ministerio de Turismo y Aviación prepara una concesión a 30 años para la mejora de siete aeropuertos: el Internacional de Gran Bahama-Freeport (Gran Bahama); el aeropuerto Internacional Leonard M. Thompson-Marsh Harbour (Abaco); el de la isla de Exuma; el North Eleuthera (Eleuthera); el aeropuerto Internacional de Long Island-Deadman's Cay (Long Island); el Great Harbour Cay (Berry Islands) y el de San Salvador (San Salvador).

El Gobierno opera un total de 30 aeropuertos, siendo el internacional Lynden Pindling de Nassau el mayor de ellos. Este fue actualizado hace diez años a través de una iniciativa público-privada para la inversión de algo más de 500 millones de dólares. Ahora se busca replicar esa experiencia.

A finales de junio se produjo un primer encuentro telemático con posibles grupos interesados y la Administración prevé tener adjudicada la concesión en la primera mitad de 2022. La economía de Bahamas depende en un 50% del turismo, ante lo que se busca ampliar la capacidad para atraer tráfico a las islas. Antes de la pandemia, Bahamas recibió a 7,8 millones de turistas, de los que apenas 1,8 millones llegaron por vía aérea.

AIRBUS SUMA A LA BRITÁNICA JET2 COMO CLIENTE

01/09/2021



La aerolínea low cost y vacacional Jet2 se acaba de convertir en cliente de Airbus al firmar un pedido de 336 A321neo.

[FLYNEWS](#)

Aunque Jet2 ha contado con aviones Airbus en su flota, siempre alquilados y operados por otras aerolíneas, nunca había cursado un pedido directo a Airbus.

Hasta ahora.

El Airbus G-VYGL es uno de los que Jet2 suele alquilar en verano para sus rutas de mayor densidad.

Jet2 ha decidido ir sustituyendo su flota de 74 Boeing 737-800 y tres Boeing 757-200 con 36 Airbus A321neo para los que acaba de firmar el contrato de compra con Airbus.

Philip Meeson, presidente ejecutivo de la aerolínea ha señalado: “Estaremos orgullosos de operar el Airbus A321neo en los próximos años. Este avión es, en nuestra opinión, el más eficiente y respetuoso con el medio ambiente en su categoría hoy en día - dará a nuestros clientes vacacionales una experiencia maravillosamente cómoda y agradable cuando viajan con nosotros para su bien merecida Jet2holiday«.

Jet2 equipará a estos A321neo con 232 plazas, mientras que la planta motriz será seleccionada más adelante.

AIRBUS: POSIBLES HUELGAS EN ALEMANIA

01/09/2021



El sindicato alemán IG Metall amenaza a Airbus con huelgas en Alemania si se llevan a cabo los planes para dividir Premium Aerotec.

[FLYNEWS](#)

Mal camino parecen llevar las negociaciones de Airbus con los sindicatos alemanes respecto a la reestructuración en dicho país que incluye la división en dos de su filial Premium Aerotec y la venta de la parte de producción de componentes básicos y pequeñas piezas de detalle producidas en masa, o en su lugar el despido de unos 1.000 empleados de dicha empresa como únicas medidas para lograr que sea rentable y tenga unos costes homologables a otras empresas que realizan esos trabajos.

Ahora, de cara a las negociaciones que Airbus y el sindicato IG Metall tienen previstas para la próxima semana en Hamburgo, el sindicato está pidiendo a la empresa un acuerdo social salarial para los empleados afectados y *“promesas concretas para asegurar el empleo en las ubicaciones del norte de Alemania y Augsburgo durante la próxima década”*. Y es que según IG Metall, casi 13.000 empleados de Airbus en las factorías de Hamburgo, Bremen y Stade, y en las de Premium Aerotec en Nordenham, Varel y Augsburgo se verán afectados de una forma u otra.

Daniel Friedrich, gerente de distrito de IG Metall y encargado de las negociaciones por parte del sindicato, ha señalado a medios alemanes que *“Si Airbus quiere seguir dándose cabezazos contra la pared, nos defenderemos en consecuencia y haremos lo que podamos, es decir, ejercer presión económica sobre la empresa mediante huelgas de advertencia y acciones industriales”*.

Por su parte, Johann Horn, director del distrito de Múnich de IG Metall, ha acusado a Airbus de dejar a los trabajadores *«con el brazo extendido»* (en el típico gesto de pedir limosna), y de haber dejado que la situación se agravase sin hacer nada, y que *“estaba obligando a los trabajadores a luchar por sus perspectivas de futuro”*.

Friedrich también ha señalado en esas declaraciones que *“La nueva estructura hará que Airbus sea más débil, no más fuerte. Rechazamos una escisión y una posible venta de la producción de piezas individuales, a la que pertenecen parcialmente las plantas de Premium Aerotec en Varel y Augsburg. El área pertenece a la nueva estructura»*.

Las negociaciones en Francia, donde también se va reestructurar Airbus y sus filiales locales, también parecen augurar una situación similar a la alemana.

VUELA EL PRIMER AIRBUS A220 DE AIR FRANCE

01/09/2021



Air France y Airbus han anunciado el primer vuelo del primer A220 que recibirá Air France.

[FLYNEWS](#)

Airbus llevó a cabo el 26 de agosto el primer vuelo del primero de 60 Airbus A220-300 adquiridos por Air France. El vuelo, de poco más de cuatro horas de duración, se inició y terminó en el aeropuerto Mirabel de Montreal donde se encuentra la cadena de montaje canadiense del modelo, y donde hace un mes fue pintado con los colores de Air France.

Según han señalado desde Air France, todas las pruebas de los diferentes sistemas y equipos del avión se superaron sin problemas, por lo que, normalmente, el siguiente vuelo será ya el de aceptación por parte de personal de la aerolínea. Si en el mismo tampoco se detectan defectos, el tercer vuelo sería ya el de entrega en septiembre.

Antes de su entrada en servicio, Air France tiene previsto que este primer avión realice desde su base de París, una serie de vuelos para completar el entrenamiento de pilotos y TCP.

NORWEGIAN GANA 1.590 MILLONES DE CORONAS ANTES DE IMPUESTOS EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2021

01/09/2021



La low cost noruega Norwegian empieza a salir del túnel gracias a su proceso de reconstrucción y logra beneficios en la primera mitad de 2021.

[FLYNEWS](#)

Norwegian ha anunciado unos beneficios antes de impuestos de 1.590 millones de coronas noruegas (unos 155 millones de euros al cambio actual) para el primer semestre de 2021. En ese período sus ingresos totales fueron de 591 millones de coronas (58 millones de euros). Los beneficios se lograron gracias a unas partidas financieras de 3.818 millones de coronas en el primer semestre de 2021. Los gastos operativos han sido valorados por Norwegian para este período en 2.242 millones de coronas (219 millones de euros), excluyendo alquileres, depreciaciones y amortizaciones, un 86 por ciento menos.

Con todo, en el semestre, las cifras operativas fueron un desastre. Norwegian transportó un 94 por ciento menos pasajeros, medidos en AKO (asientos - kilómetro ofertados) que un año antes y los ingresos cayeron un 92 por ciento desde los 7.138 millones de coronas (697 millones de euros), los ya citados 591 millones de coronas. En el lado positivo, pese a una caída de la ocupación media de los aviones de 28,8 puntos porcentuales, el ingreso medio por pasajero creció un 93 por ciento y el ingreso unitario un 22 por ciento.

En total 590.000 pasajeros volaron con Norwegian en los seis primeros meses de 2021 frente a 5,31 millones un año antes.

En el semestre, la flota de Norwegian estaba compuesta por 51 Boeing 737-800, de los que se mantuvieron operativos 32 de forma rotativa, a razón de nueve cada día de media, que realizaron 5,7 horas bloques de media, casi la mitad de las 10,4 horas bloque por avión en la primera mitad de 2020. Norwegian espera reactivar todos los aviones antes del final de 2021 y llegar a 70 aviones operativos a lo largo de 2022, siempre supeditado, como no puede ser de otra forma hoy en día, al desarrollo del COVID-19 y las posibles restricciones que puedan imponer los diferentes países.

FALLECEN DOS PERSONAS EN UN ACCIDENTE DE AVIONETA

EN HUELVA

01/09/2021



Dos personas han fallecido este lunes por la tarde en el municipio onubense de Niebla tras registrar un accidente la avioneta

ACTUALIDAD AEROESPACIAL

Dos personas han fallecido este lunes por la tarde en el municipio onubense de Niebla tras registrar un accidente la avioneta en la que viajaban, según informa el servicio Emergencias 112 Andalucía, adscrito a la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta.

Minutos antes de las 14.00 horas, la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias (EPES) informó al 112 de un accidente de avioneta que tuvo lugar junto al aeródromo de Niebla. De inmediato, el centro coordinador movilizó a los Bomberos de la Diputación de Huelva, a la Guardia Civil, a la Unidad del Cuerpo Nacional de Policía adscrita a la Junta de Andalucía y a la Policía Local. También se informó al Centro de Control de Tránsito Aéreo (ACC) y al Centro de Coordinación y Rescate (RCC).

Los Bomberos han indicado que la avioneta se ha estrellado en un olivar que se encuentra junto al aeródromo y que de su interior han excarcelado a sus dos ocupantes, dos hombres de 62 y 72 años, que han resultado fallecidos en el accidente.

POR QUÉ LAS MASCARILLAS DE TELA HAN DESAPARECIDO DE AVIONES Y AEROPUERTOS

01/09/2021



Finnair, que acaba de anunciar que no acepta mascarillas de tela en sus vuelos, se suma a una tendencia general en Europa

[ABC](#)

Hace unos días, la aerolínea finlandesa Finnair anunció que desde «el 16 de agosto, ya no aceptaremos mascarillas de tela en nuestros vuelos». En un mensaje colgado en sus redes sociales se añadía: «Aceptamos mascarillas quirúrgicas, mascarillas respiratorias FFP2 o FFP3 sin válvula u otras mascarillas sin válvulas con el mismo estándar (N95)».

La decisión de Finnair se suma así a otras compañías que ya han prohibido con más o menos contundencia el uso de mascarillas de tela durante los vuelos, debido a que son «un un poco menos eficientes». Muchas de ellas han comunicado expresamente que exigen mascarillas quirúrgicas, N95 y KN95, y las FFP2 o FFP3 sin válvulas.

Lo cierto es que las aerolíneas han aumentado durante estos meses la exigencia de calidad de las mascarillas. Así lo han hecho, por ejemplo, AirFrance, Lufthansa, Croatia Airlines y la citada Finnair. Durante algún tiempo fue frecuente ver en los pasillos de los aeropuertos y en pleno vuelo mascarillas de tela con diseños llamativos. Y aún hay casos, como TAP, que no las rechazan directamente: «Recomendamos el uso de una mascarilla quirúrgica, que ha demostrado ofrecer una mayor protección e incluso es obligatoria en algunos países», leemos en su web.

En Estados Unidos se ha considerado que las mascarillas faciales de tela y de grado no quirúrgico eran opciones adecuadas siempre que tuvieran varias capas, sin válvulas de escape, aunque algunas aerolíneas ya se han sumado a la corriente contraria a las mascarillas de tela. En sus aeropuertos, eso sí, se han registrado en las últimas semanas diferentes incidentes protagonizados por pasajeros 'antimascarilla', que en algún caso han terminado con la suspensión del vuelo o con discusiones violentas en las terminales.

Air France autoriza las mascarillas quirúrgicas o las FFP, FFP1, FFP2 o FFP3, sin válvula de escape. Y la empresa Paris Aeroport, que incluye Charles de Gaulle (CDG), Orly (ORY) y Le Bourget (LBG), también rechaza expresamente las de tela en su página web.

Lufthansa, tras una resolución del gobierno alemán en enero, estableció el uso obligatorio de mascarillas quirúrgicas o tipo FFP2, KN95 o N95. Swiss empezó a requerir mascarillas quirúrgicas a partir del 1 de febrero. Y Austrian Airlines, del mismo grupo, consideró entonces obligatoria la mascarilla FFP2 en todos sus vuelos desde y hacia Austria. Ni mascarillas de tela ni quirúrgicas.

Iberia, en su página web, también aclara que «cuando accedas al avión y durante todo el vuelo, es obligatorio para mayores de seis años el uso de mascarillas quirúrgicas o de protección superior sin válvula exhalatoria que cubran siempre nariz y boca».

Ahora, en las redes sociales, hay quien se queda con otra opción: llevar la mascarilla de tela de diseño en la capa exterior, la visible, y el interior alguna de las exigidas por las aerolíneas.