

LOS TRIBUNALES EMPIEZAN A APLICAR LA LEY QUE OBLIGA A AENA A REBAJAR EL ALQUILER A LAS TIENDAS

13/10/2021



Un auto de la Audiencia Provincial de Baleares recoge lo aprobado hace dos semanas por el Congreso para conceder a una pyme las cautelares que le negaron en primera instancia

[EL CONFIDENCIAL](#)

El pasado viernes, apenas dos semanas después de que el Congreso aprobara la enmienda que obliga a Aena a rebajar el alquiler de los locales comerciales de sus aeropuertos, un juez dictó el primer auto que toma en consideración la nueva

normativa. Se trata de la sección tercera de la Audiencia Provincial de Baleares, que ha aplicado esta norma a la petición de cautelares de Zea Retail, uno de los inquilinos de la empresa pública, que pidió esta medida para impedir que Aena ejecutara sus avales mientras se resuelve el proceso judicial que les enfrenta.

Cuando estalló la pandemia, esta pyme de origen balear contaba con más de media docena de tiendas repartidas en diferentes aeropuertos de la red de Aena, lo que le llevó a abrir diferentes procedimientos por cada una de ellas a principios de año, cuando rechazó la oferta unilateral presentada por la empresa pública en enero. Aunque Zea puede presumir de haber sido la primera en conseguir sentencias a su favor, al haberle reconocido tanto un juez de Mallorca como otro de Madrid su petición de ajustar la renta a la caída real del tráfico por la pandemia, también se ha llevado reveses en los tribunales, como el recibido el pasado enero en el juzgado de Primera Instancia número 22 de Palma, que rechazó su solicitud de cautelares.

Zea interpuso un recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Baleares, que el pasado viernes dio la razón a la pyme en un auto donde, la novedad, es que dentro de su fundamentación jurídica ya hace referencia a la nueva norma. "Este pronunciamiento es clave porque nos ilustra de cuál va a ser la tendencia de los Tribunales a partir de ahora, que no es otra que la de aplicar la ley que impone a Aena la obligación de reequilibrar sus arrendamientos a través de las medidas que la propia norma ha dispuesto para ello", explica Alberto Bauzá, abogado en Lexpal Abogados, bufete que representa a Zea.

El representante legal de Zea Retail subraya como aspecto destacable de este auto que, "si bien no se trata de la sentencia del procedimiento principal, del propio auto se desprende cómo dicho tribunal ya ha tomado constancia de la existencia de esta nueva norma y la aplica a las cautelares de forma íntegra". Además de suspender la ejecución del aval a primer requerimiento otorgado por el Banco Santander, el auto establece que Aena deberá eliminar la Renta Mínima Garantizada Anual (RMGA) durante el primer estado de alarma y, desde el levantamiento de este, adaptarla a la caída del tráfico en el aeropuerto de Palma, un ajuste que se prolongará hasta que haya una sentencia firme o hasta que el volumen anual de pasajeros iguale el registrado en 2019. Este fallo

prácticamente copia el tenor literal de la nueva norma, que emplaza a Aena a renunciar al cobro de las rentas entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, y las ajuste a partir de ese momento a la evolución real del tráfico de pasajeros, modificación que deberá mantener hasta que se recuperaren los niveles de 2019, último ejercicio completo antes del estallido de la pandemia.

LUFTHANSA IMPUGNA LA DEBILIDAD FINANCIERA DEL SECTOR DE LAS AEROLÍNEAS

13/10/2021



La alemana ha devuelto 1.500 millones de las ayudas que recibió en 2020

[EL ECONOMISTA](#)

El grupo Lufthansa ha devuelto al Estado alemán 1.500 millones de euros de las ayudas que le concedieron al comienzo de la crisis económica originada por el Covid-19 y tiene previsto devolver otros 1.000 millones antes de que finalice el año y de esta manera prescindir de las ayudas que no ha utilizado. La aerolínea ha podido devolver el dinero tras realizar una ampliación de capital en la que ha obtenido 2.162 millones de euros.

La alemana no es la única que ha necesitado ayudas para sortear de la mejor manera posible los últimos meses, en los que el tráfico aéreo ha caído a niveles nunca vistos. En España, sin ir más lejos, Air Europa -ahora propiedad de Iberia- recibió en 2020 el primer rescate del fondo de ayuda a empresas estratégicas que gestiona la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) por valor de 475 millones de euros.

Sin embargo, estos escenarios de endeudamiento y problemas económicos parecen cada vez más cosa del pasado, sobre todo, después de que Lufthansa haya abierto la puerta para empezar a devolver parte de las ayudas estatales que ha recibido en los últimos meses.

Las aerolíneas volverán a declarar un ebitda positivo (resultado bruto de explotación) en 2022 tras dos ejercicios consecutivos en negativo. El consenso de analistas de FactSet espera que Lufthansa roce los 3.000 millones de euros, para IAG estiman 2.853 millones, aproximadamente 2.450 millones para Ryanair y Air Francia y unos 750 millones en el caso de easyJet. Únicamente Ryanair volverá al color verde en 2021, cuando obtenga un ebitda de 687 millones.

Esta última es la que más rápido se prevé que incrementará sus ganancias en la recuperación y el mercado estima que en 2023 soportará la mitad de apalancamiento que el resto del sector. Las estimaciones del consenso de mercado que reúne FactSet muestran que el endeudamiento (deuda neta/beneficio) de la irlandesa en 2022 será de 2 veces. Una cifra que contrarresta con el endeudamiento de 6,05 veces de Air Francia en 2021 o el de 5,83 veces de IAG en ese mismo año. Una situación muy similar a la que se espera de cara a 2023, Ryanair reducirá de endeudamiento hasta 1,63 veces, frente al endeudamiento de 3,96 veces de IAG o el de 3,69 veces de Air France.

La lenta recuperación del sector se está notando también en bolsa. El selectivo Stoxx 600 Travel & Leisure (viajes y ocio) acumula una subida anual cercana al 14,6%, sin embargo, si se tienen en

cuenta solo las aerolíneas (Stoxx Europe Total Market Airlines) el avance se reduce y se queda en menos de un 2%, una cifra que contrasta con el 35% que se revaloriza la banca o el 23% que lo hace el sector de la automoción. Lufthansa, por ejemplo, retrocede en lo que va de año cerca de un 25%, unas caídas que se agravaron el martes al dejarse un 2,25%. El mercado no termina de confiar en su situación financiera pese a haber devuelto parte de las ayudas.

IBERIA: "AIR EUROPA ES ESTRATÉGICA, PERO NO A CUALQUIER PRECIO"

13/10/2021



Hablamos con Guillermo González Vallina, director de Ventas para España, Portugal y Norte de África de Iberia sobre el futuro de la compañía

[CAPITAL RADIO](#)

Iberia mantiene el pulso para incorporar Air Europa a IAG, adquisición que analizan las autoridades de Competencia europeas. Guillermo González Vallina, director de Ventas para España, Portugal y Norte de África de la aerolínea, cuenta en Mercado Abierto que será cuando se conozca el alcance final de las condiciones que se imponen cuando Iberia decida si la operación tiene sentido o no.

De momento, siguen pensando que se trata de una compra estratégica pero "no a cualquier precio", señala González Vallina.

Escucha la entrevista completa en Mercado Abierto

"La operación por Air Europa es estratégica, pero no a cualquier precio", Guillermo González (Iberia) Hablamos con Guillermo González Vallina, director de Ventas para España, Portugal y Norte de África de Iberia sobre el futuro de la compañía para capear la crisis en el mercado de materias primas y sobre sus planes sobre la adquisición de Air Europa

Card, Angrist e Imbens, Nobel de Economía por el análisis del mercado laboral

García (Natixis): "China está rescatando a Evergrande de forma sutil y velada"

La apertura de EEUU, un antes y un después para la compañía

"Es uno de nuestros principales destinos, tiene un impacto relevante en el segmento corporativo, por lo que estamos a la espera de ver cómo y cuándo se produce la reapertura", explica el director de Ventas de Iberia.

Los viajes corporativos aportan un gran valor y son un elemento clave a la hora de reconstruir su red de vuelos, según la compañía.

Por otro lado, Latinoamérica es otro de los focos clave para la aerolínea, justo cuando se cumplen 75 años del primer vuelo transatlántico de Iberia a América Latina.

"Para este invierno tenemos previsto 17 destinos y 15 países en Latinoamérica. Su recuperación es progresiva, pero aún queda recorrido", cuenta González Vallina.

Precios del crudo

Desde Iberia señalan que no creen que el precio del petróleo - que experimenta una fuerte tendencia alcista en los últimos tiempos- se traslade al precio de sus billetes.

"El peso del combustible sí es relevante dentro de nuestra estructura de costes, pero estoy seguro de que la evolución de los precios irá acompasado con la demanda y mientras ésta se recupera, los precios se mantendrán en unos escenarios muy competitivos", asegura.

De momento, Iberia opera vuelos a "una media del 65/67% de vuelos con respecto a 2019, pero tenemos buenas perspectivas a medio-largo plazo", señala el director de ventas de la compañía para España.

EL GOBIERNO PERMITIRÁ A PARTIR DEL VIERNES EL ACCESO DE ACOMPAÑANTES A LOS AEROPUERTOS

13/10/2021



Desde julio de 2020 solo podían acceder las personas con tarjeta de embarque a causa de la pandemia

[EL PAÍS](#)

El Consejo de Ministros ha aprobado este lunes levantar las restricciones de movilidad y acceso a las terminales aeroportuarias que se aprobaron en julio de 2020 para frenar el avance de la pandemia. Tras la campaña de vacunación y la

mejora de los datos de transmisión de la covid-19, se suprimirá a partir del próximo viernes la obligación de tener una tarjeta de embarque válida para el mismo día para entrar en las terminales. Se permitirá así que los pasajeros puedan estar en las instalaciones con familiares y amigos antes de pasar los controles de seguridad. La portavoz del Ejecutivo, Isabel Rodríguez, ha asegurado que se trata de "una medida importante desde el punto de vista del ánimo y para la vuelta a la normalidad".

La nueva normativa, que se publicará el jueves en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y entrará en vigor el viernes, modifica el Real Decreto Ley 26/2020, de 7 de julio, que contemplaba medidas en los aeropuertos para evitar aglomeraciones y mitigar la transmisión del virus. Según este decreto, solo tenían permitido el acceso al aeropuerto, además de los trabajadores del recinto, las personas que estuviesen provistas de un billete o tarjeta de embarque válidos en las seis horas anteriores a la salida prevista del vuelo. También podían acudir al aeropuerto los acompañantes de menores, personas con movilidad reducida o de otras personas con una causa debidamente justificada.

Con el objetivo de adecuar la normativa a la evolución de la pandemia y "buscar una vuelta a la normalidad de cara a la reactivación del turismo", estas limitaciones dejarán de tener vigencia, siempre que, como ha explicado Rodríguez, los acompañantes cumplan "con todos los requerimientos sanitarios" relativos al uso de la mascarilla y los protocolos de higiene y distancia social. Además, según el acuerdo al que han llegado los ministerios de Sanidad y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la entrada de los acompañantes todavía podrá limitarse en momentos de gran afluencia para evitar aglomeraciones.

"Sin duda, es una medida importante de vuelta a la normalidad gracias al buen resultado de las medidas que hemos ido adoptando, del proceso de vacunación y de la situación sanitaria en la que se encuentra nuestro país", ha añadido Rodríguez sobre una decisión que ya fue adelantada el

pasado sábado por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez.

VUELVE EL DESFILE DEL 12 DE OCTUBRE: ASÍ ES EL ARSENAL (CON ASIGNATURAS PENDIENTES) DE ESPAÑA

13/10/2021



Defensa ha lucido sus potentes Eurofighters y el blindado que el Ejército de Tierra lleva años esperando, pero también armamento al borde de la jubilación

[EL CONFIDENCIAL](#)

El desfile militar por el Día de la Fiesta Nacional ha vuelto a celebrarse este 12 de octubre tras el parón de 2020, cuando un escueto acto en el Patio de la Armería del Palacio Real de Madrid sustituyó al tradicional recorrido por el Paseo de la Castellana.

La situación epidemiológica ya no es la de entonces, por lo que esta vez la exhibición del Ejército ha arrancado, como suele hacerlo, desde la Plaza de Lima y ha concluido a la altura del cruce con Raimundo Fernández Villaverde. La cita no sólo ha servido para recordar la llegada al continente americano como una importante efeméride del país, sino además para homenajear a las Fuerzas Armadas en uno de sus momentos de actividad más intensa en los últimos años. La lucha contra la pandemia, la reparación de los estragos causados por la borrasca filomena, la contención de los incendios forestales, la evacuación de Afganistán o el apoyo en las tareas de campo tras la erupción volcánica de La Palma así lo atestiguan.

¿Y quiénes han sido los encargados de representar a los 130.000 militares españoles? 2.600 unidades, 115 vehículos y 68 aeronaves de los cuerpos más destacados, desde el paracaidista encargado de portar la bandera, hasta miembros de la Guardia Civil, pasando por pilotos de los mejores aviones del Ejército del Aire. En resumen, España ha mostrado al mundo una selección de las virtudes de sus fuerzas militares, pero también ha desnudado sus carencias.

Por tierra

El desfile terrestre lo ha encabezado, como es habitual, la sección motorizada de la Guardia Real —unidad especializada en la escolta de la Familia Real y los jefes de Estado extranjeros—, en compañía de los altos mandos de la Brigada Almogávares VI de Paracaidistas (BRIPAC). Después, procesionan vehículos motorizados del Ejército de Tierra, empezando por el 8x8 Dragón, un blindado que simboliza la modernización de las Fuerzas Armadas: lenta y trastabillada. Llamado así por las antiguas unidades de dragones, mezcla de Infantería y Caballería, se trata de un blindado de ocho ruedas, que ocupa ocho metros de largo, tres de ancho y dos de alto (sin contar armamento), y tiene una masa aproximada de 30 toneladas. Está fabricado por el consorcio español TESS-DEFENCE y es la gran apuesta para jubilar al Blindado Medio de Ruedas (BMR), que lleva más de 40 años de servicio, cuando su vida útil debería ser de entre 15 y 20.

El programa VCR 8x8 Dragón arrancó en 2007 y la idea era que entrara en fase de producción en 2014. La crisis económica mantuvo en suspenso el proyecto entre 2010 y 2015. Pareció volver con buen pie, pero nuevas complicaciones —incluyendo una nueva licitación tras declararse desierto el concurso público en 2019— lastraron la llegada de los primeros demostradores al Ejército. Debían haberse entregado a finales de 2018 y no lo hicieron hasta mayo de 2020. Defensa prevé incorporar en los próximos meses la primera decena de los 348 de estos vehículos que se incluyen en el contrato. A la gran promesa de relevo generacional le siguieron dos Vehículos de Exploración de Caballería (VEC) de la Brigada Guadarrama XII. Este blindado ligero (6,1 x 2,5 x 2,5 metros y 13

toneladas) se basa, precisamente, en el BMR y ha protegido a la Infantería en Bosnia-Herzegovina, Kosovo, Irak y Líbano, entre otras misiones. Otro de los clásicos que lucirá el Ejército es el Vehículo de Reconocimiento y Caballería (VRCC), conocido como Centauro, que con su cañón de 105/52 mm de alta precisión cubre las necesidades de potencia de fuego el VEC no puede satisfacer. Tras ellos, fueron los siguientes:

Dos Vehículos de Alta Movilidad Táctica (VAMTAC) de la Brigada Guadarrama XII.

Dos Vehículos Ligeros Multipropósito (LMV) del Regimiento de Infantería Nápoles de Paracaidistas.

Dos Vehículos Especiales Multiplataforma de Abastecimiento y Recuperación (VEMPAR), uno con carga de Obús aerolanzable Light Gun L118 y otro con carga de vehículo tipo mula FALCATA, de la Brigada Almogávares VI de Paracaidistas.

A pie desfilaron, por este orden, unidades de la Guardia Real, la Armada, el Ejército del Aire, la Unidad Militar de Emergencias (UME), la Guardia Civil, paracaidistas del regimiento Zaragoza 5, cazadores de montaña del regimiento Galicia 64, regimiento de Infantería Inmemorial del Rey 1, varias compañías del Tercio Gran Capitán de la Legión y el grupo de regulares de Ceuta 54.
Por aire

El desfile aéreo estuvo liderado por una formación de cuatro cazas: dos C-16 (Eurofighter) del Ala 11 y dos F5 del Ala 23. Tras ellos, surcaron el cielo cuatro C-16 más, pertenecientes al Ala 14; y una tercera formación compuesta por cuatro C-15 (F-18), pertenecientes al Ala 12 y al Ala 15. Posteriormente, procesionarán aviones polivalentes como el Harrier —operado habitualmente desde portaaviones y buques de asalto—, así como de abastecimiento en vuelo y transporte. Cerrará el desfile la patrulla águila, formada por siete modelos C-101. Fabricado conjuntamente por Airbus, BAE Systems y Alenia Aeronautica, el Eurofighter es el interceptor más potente de Europa. Entró en servicio en España en 2003 y todavía garantiza una gran capacidad de combate aéreo. Sin embargo, los F-18 requieren una renovación urgente, tal y como recordó el pasado 4 de octubre el jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA), Javier Salto. Los Hornet de la base de Gando, en Gran Canaria, llevan en servicio desde 1986 y no dan más de sí, pero aún no está clara cuál será la alternativa.
placeholderUna aeronave de la Patrulla Águila.

Además, el Ejército del Aire está en proceso de jubilar los tres modelos que utiliza para entrenar a sus pilotos: el C-101, el F-5 y el T-35 C. Hace tres semanas, recibió las dos primeras unidades del PC-21, un biplaza ligero, fabricado por la empresa suiza Pilatus Aircraft, que sustituirá al C-101, conocido como 'culopollo' por su diseño trasero. Por su parte, los supersónicos F-5 han formado a alumnos de la Escuela de Caza y Ataque desde hace más de 50 años y el avión de instrucción primaria T-35 Pillán presta servicio a la Academia General del Aire desde 1987. La vida útil de todos ellos debería extinguirse en esta década. Otra necesidad acuciante pasa por el apoyo aéreo a la Armada. Al Harrier le quedan menos de 10 años de vida, al igual que a los helicópteros antisubmarinos SH-60B, del que España es el último usuario del mundo. El relevo natural era el NH-90, construido por NHIndustries, si bien los actuales modelos tienen problemas de integración con los buques españoles y no hay fecha para uno que se adapte. Una opción de contingencia puede ser el MH-60R, o Romeo, empleado por la Marina estadounidense. En la gala de entrega de los premios del Ejército del Aire, el JEMA también insistió en dar de baja los veteranos P-3 Orion, de vigilancia marítima. En este último caso, Defensa trabaja con Airbus para cerrar la compra de cuatro nuevos C-295. Esta es la relación completa de aeronaves que han participado en el desfile:

Formación 1 (cuña de cuatro cazas): dos C-16 (Eurofighter) del Ala 11 y dos F-5 del Ala 23.

Formación 2 (cazas Eurofighter): cuatro C-16 (Eurofighter) del Ala 14.

Formación 3 (cazas F-18): cuatro C-15 (F-18) del Ala 12 y el Ala 15.

Formación 4 (aviación embarcada): cuatro AV8B (Harrier) de la 9ª escuadrilla de la FLOAM.

Formación 5 (reabastecimiento en vuelo): un T-23 (A400M) del Ala 31 y dos C-15 (F-18) del Ala 12 y el Ala 15.

Formación 6 (grupo de transportes): un T-23 (A-400M) del Ala 31 y dos T-21 (C-295) del Ala 35.

Formación 7 (proyección estratégica, aeroevacuación médica y reconocimiento): un T-22 (A310) del Grupo 45, dos Falcon 900 del Grupo 45 y un Cessna Citation V del Centro Cartográfico (CECAF).

Formación 8 (vigilancia y patrulla marítima): un P-3 Orión del Ala 11, un CN-235 de vigilancia marítima de SAER de la Guardia Civil y un CN-235 de vigilancia marítima de Salvamento Marítimo.

Formación 9 (lucha contra incendios): tres CL-415 del Grupo 43.

Formación 10 (transporte táctico): un T-19 (CN-235) del Grupo de escuelas de Maticán y dos T-12 (C-212) del Ala 37 y del 721 Escuadrón.

Formación 11 (mando de helicópteros del Ejército del Aire): tres Superpuma del Ala 48 y del Ala 46 y un NH-90 del Ala 48.

Formación 12 (enseñanza en vuelo del Ejército del Aire): cinco Eurocopter EC-120 Colibrí de la Patrulla Aspa.

Formación 13 (fuerzas aeromóviles del Ejército de Tierra): un HA-28 Tigre del Batallón de Helicópteros de Ataque I, un NH-90 Caimán del Batallón de Helicópteros de Maniobra III, un Superpuma del Batallón de Helicópteros de maniobra IV, un HT-17 Chinook del Batallón de Helicópteros de Transporte V, tres Eurocopter EC-135 de la Academia de Aviación del Ejército de Tierra y un Eurocopter EC-135 del Batallón de Helicópteros de Emergencias II

Formación 14 (helicópteros de la Armada): un SH60B de la 10ª Escuadrilla, un AB-212 de la 3ª Escuadrilla y un SHD de la 5ª Escuadrilla.

Formación 15 (helicópteros del Servicio Aéreo de la Guardia Civil): dos Eurocopter AS365 Dauphin y un Eurocopter HU26 EC-135.

Formación 16 (acción del Estado): dos HU26 EC135 del Cuerpo Nacional de Policía, un AS365 Dauphin de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y un EC225 Superpuma de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Formación 17 (Patrulla Águila): siete CASA C-101.

LATAM CONTRADICE A AEROMÉXICO: RENTABILIDAD EN 2024 Y NO EN 2022

13/10/2021



Las aerolíneas Latam y Aeroméxico, que están en el proceso de reorganización dentro del Capítulo 11 de la Ley de Bancarrota de Estados Unidos, han planteado diferentes plazos para llegar a alcanzar su rentabilidad. Latam más precavida la estima para 2024, mientras Aeroméxico espera alcanzarla en 2022.

[REPORTUR](#)

Algunos analistas consideran que Aeroméxico no llegará a la rentabilidad propuesta en el plan de reorganización pues tiene varios factores en contra, uno de ellos la recuperación del segmento de negocios, que para algunos nunca se llegará a los niveles prepandemia, además si se mantiene la seguridad aeroportuaria en Categoría 2, con la Administración Federal de Aviación (FAA) y el costo del combustible elevado, ven muy difícil conseguir los niveles de pasajeros que tenían y crecer 25% para 2022, así lo informa A21.

“Hay demasiadas variables y ansiedades en los pasajeros, todavía hay restricciones de viaje y puede que surja una nueva variante que eche todo para atrás”, dijo a A21 René Armas Maes, vicepresidente regional y consultor aeronáutico.

Armas considera que, a diferencia de Aeroméxico, Latam Airlines Group ha sido más precavida en sus proyecciones de recuperación, planteándolas para 2023 y con rentabilidad hasta 2024. Además estima que el mercado internacional y el segmento de negocios no alcanzarían a recuperar sus niveles en 2022, y afirmó que el de negocios es posible que no se recupere nunca.

Sin embargo, hay opiniones como las de Adrián Neuhauser, CEO de Avianca, quien indicó durante la Asamblea General de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional que la aerolínea tiene proyectada la recuperación del segmento de negocios solo en un 50% de los niveles pre-covid.

Con esto, Aeroméxico tendría un panorama poco alentador pues su plan estaría basado en sus ingresos Premium, con crecimientos en el Aeropuerto de Ciudad de México apuntándoles al mercado corporativo, de acuerdo a su planteamiento ante la Corte.

Existen otras opiniones como la de Eliseo Llamazares, miembro del Grupo Global de Aviación y Turismo en KPMG y responsable de Aviación y Turismo para Latinoamérica, quien dijo al mismo medio que las reuniones virtuales no permanecerán para siempre y prevé que para el primer trimestre de 2021 se hayan recuperado los niveles prepandemia.

“En comparación con 2021, Aeroméxico apuesta a que su volumen de pasajeros se recuperará en un 54% en 2022 y otro 12% de crecimiento interanual en 2023. Al revisar una serie de previsiones de demanda de pasajeros a futuro, el consenso general apunta a que la demanda se recuperará a los niveles de 2019 para fines de 2023 o 2024. Por lo tanto, es optimista que Aeroméxico espere recuperar el total de su demanda del 2019 en un 103% y 127% para fines de 2022 y 2023, respectivamente”, añadió Armas Maes a A21.

Como lo informó REPORTUR.mx, Con el plan de financiamiento presentado por Aeroméxico para salir del Capítulo 11 de la Ley de Bancarrotas de Estados Unidos, Apollo Global Management en sus previsiones eufóricas estaría adueñándose del 83% de la mexicana. (Aeroméxico: Apollo se adueñaría del 83% entre previsiones eufóricas).

Esa sería la primera opción del plan de reestructuración de Aeroméxico en donde Apollo ha puesto US\$1.000 millones. Apollo plantea convertir en el tramo 2 la inversión inicial de US\$800 millones, a cambio del 83% del capital social de la compañía aérea al momento que quede reorganizada.

LA AEROLÍNEA ALBASTAR PIDE EL RESCATE A INDUSTRIA TRAS EL DESPLOME DEL TURISMO

13/10/2021



AlbaStar es la quinta aerolínea en solicitar acceso a los fondos de rescate del Gobierno. La compañía con sede en Palma de Mallorca ha pedido 15 millones de euros

[VOZPOPULI](#)

AlbaStar, aerolínea chárter con sede en Palma de Mallorca, ha solicitado 15 millones de euros al fondo de recapitalización de pymes gestionado por Cofides, organismo dependiente del Ministerio de Industria, según fuentes consultadas por Vozpópuli. La compañía y el organismo público han acordado que el préstamo se va a vehicular a través de un único préstamo participativo, sin créditos ordinarios.

Lladró y la decoradora de las tiendas de Zara inauguran el fondo de rescate a pymes
Lladró y la decoradora de las tiendas de Zara inauguran el fondo de rescate a pymes
La SEPI ficha a KPMG y Grant Thornton para pilotar el rescate de Air Nostrum
La compañía, fundada en 2009, tiene una mayoría de capital italiano: Italy Aviation Service (26,88%), Antonio Corrado Spadaccini (11,83%), Nasreddin Ibrahim (21,51%), Grupo Kenobi Club Tour y Grupo Femar. La empresa ya ha pasado la primera criba de la agencia de 'rating' Inbonis que contrató Cofides para ayudarle a aprobar las solicitudes de rescate.

En su último informe de gestión depositado en el Registro Mercantil, AlbaStar señala que entre abril y octubre de 2020, “con el apogeo de la primera ola de la pandemia”, la actividad de la compañía se redujo en un 88%. En cifras, la facturación del grupo pasó de los 82,3 millones a los 9,7 millones.

En el ejercicio completo, la cifra de negocio ha disminuido desde los 99,9 millones a los 25,6 millones, un 74% menos, y las pérdidas después de impuestos ascienden a 9,6 millones. La compañía detalla que para paliar la situación aprobó un ERTE para su plantilla en España y otras medidas similares para su equipo de Italia. “En el período abril a octubre de 2020 los pagos de leasing se redujeron un 71% pasando de los 5,7 millones a los 1,7 millones de euros y el coste de personal se redujo desde los 6,7 millones a 2 millones de euros, suponiendo una reducción del 70%, mientras se mantenía la totalidad de la flota en servicio”, señala.

Además de haber solicitado ayuda a Cofides, la compañía ya ha obtenido diversos préstamos, algunos a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO), con vencimientos de entre 3 y 5 años, por una cuantía total de 4,5 millones. Este diario ha intentado ponerse en contacto con la empresa para ampliar estos datos sin obtener respuesta al cierre de esta información.

Exceltur, la principal patronal del sector turístico, anunció hace unos días que ha revisado al alza su previsión del PIB turístico para el 2021 y prevé un nivel de facturación de 87.000 millones. Esta cifra es un 43,9% inferior a la registrada en 2019, pero supone una leve mejora frente a la caída del 46,9% que la patronal calculó el pasado julio.

El turismo copa las ayudas

AlbaStar es una de las muchas empresas del sector turístico (o muy dependientes de él) que han solicitado auxilio financiero a los fondos del Estado para oxigenar sus cuentas tras la pandemia: Naviera Armas, Grupo Abades, Petit Palace Hoteles, Serhs, Eurodivisas, Pangea, Grupo Julià, Selenta, Room Mate, Soho Hotels, Sidenor, Hoteles Senator, Hesperia, Abba Hoteles, Áreas... etc.

En el caso concreto de las aerolíneas, AlbaStar es la quinta que recurre a estos préstamos del Estado tras Air Nostrum (103 millones), Plus Ultra (53 millones), Air Europa (475 millones) y Wamos (75 millones). No obstante, por ahora solo se han aprobado los rescates de Plus Ultra y Air Europa.

IAG: EL REINO UNIDO IMPRIME VELOCIDAD AL RALLY ALCISTA

13/10/2021



El Reino Unido flexibiliza la entrada para ciudadanos de 47 países y abre más los mercados de IAG

[FINANZAS](#)

Las acciones de IAG rebotaron este lunes algo más del 1 por ciento y salieron al alza desde los niveles críticos definidos por la media de 200 sesiones, tras las noticias que llegaron desde el

Reino Unido.

La matriz de Iberia se jugó la remontada en las últimas sesiones, en las que estuvo a punto de perder esta importante media de largo plazo, hoy situada en los 2,09 euros.

Pero la noticia de que el Reino Unido flexibilizará la entrada para 47 países que estaban sujetos a estrictas normas por el coronavirus impulsó de nuevo al sector turístico.

Lo cierto es que IAG ha sido uno de los valores favoritos para pilotar la recuperación del turismo, un grupo de acciones a los que también se sumó Aena en las últimas semanas.

El Reino Unido abre el mercado de IAG

El rally del grupo se aceleró tras el fin de las restricciones a los vuelos en los Estados Unidos, y ahora es el gobierno británico quien abre aún más los mercados potenciales de IAG.

De esta forma, los residentes en países como Sudáfrica, México o Brasil ya no tendrán que hacer una cuarentena de diez días cuando visiten el Reino Unido.

Solo siete países, todos en Latinoamérica, siguen en la lista roja del gobierno británico, en este caso, Colombia, República Dominicana, Ecuador, Haití, Panamá, Perú y Venezuela.

La medida se produce un día después de que El Reino Unido levantara el consejo contra los viajes no esenciales a 32 países de la lista verde, incluidos Ghana y Malasia, un cambio que, según el Gobierno, elimina la barrera para obtener un seguro de viaje en estos destinos.

Todavía hay margen para levantar más restricciones

Con todo, aún hay margen para relajar más restricciones en el Reino Unido y favorecer aún más las perspectivas de las líneas aéreas y el resto de empresas del sector turístico.

Así, el Reino Unido solo acepta ciertas vacunas pero excluye algunas otras, aún cuando su uso de emergencia fue autorizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Es el caso de las vacunas fabricadas por las compañías chinas Sinovac y Sinopharm. Los viajeros de los países donde se administraron estas vacunas todavía siguen sujetos a pruebas y cuarentenas.

Sin problemas de liquidez para IAG

Volver a la normalidad operativa sigue siendo fundamental para las aerolíneas pero no todas saldrán desde el mismo punto de partida. IAG es de lo pocos grandes grupos en Europa que no necesitó asistencia financiera y tiene las manos libres para definir su propia estrategia.

Tampoco tiene problemas de liquidez ni se plantea una ampliación de capital, lo que supone un mensaje "cómodo sobre su situación patrimonial y su liquidez", apuntaron en Bank of America.

La matriz de Iberia tiene en caja una liquidez de 10.800 millones de euros, una cantidad suficiente como para aguantar prácticamente un año en un escenario de baja capacidad, que ni mucho menos es el que se espera en los próximos meses.

El objetivo del rebote sigue apuntando a los 2,6 euros

Así las cosas, el objetivo de rebote para IAG sigue apuntando hacia los 2,6 euros, un nivel que ya dejaría al grupo por encima de los máximos anuales.

A más corto plazo, la cotización encontrará una pequeña resistencia en los 2,2 euros, zona que podría probar en las próximas sesiones de seguir la recuperación de la inercia alcista.

El consenso de analistas de finanzas.com sitúa el precio objetivo por fundamentales a doce meses en los 2,61 euros, lo que arroja un potencial de subida para IAG superior al 21 por ciento.

Algunos fondos de bolsa española de mucho peso, como el GVC Gaesco Líder, el Ibecaja Alpha o el Okavango Delta, cuentan con IAG en sus carteras.

La aerolínea es uno de los valores de moda en la bolsa española y las noticias que llegan desde el Reino Unido ayudaron a impulsar el rally. Este lunes IAG sube casi un 2 por ciento y alcanza los 2,15 euros.

MEJORA DE FAA A AVIACIÓN HASTA 2022, NUEVO EQUIPO RETO Y AEROLÍNEAS DE EU IMPARABLES

13/10/2021



Por si fuera poco el impacto que generó a la aviación el Covid-19, aquí además las aerolíneas tuvieron que asimilar el pesado costo que significa el que México perdiera la categoría 1 de la Agencia Federal de Aviación de EU (FAA).

[NOTICIAS DEL SOL](#)

Pronto se cumplirán 5 meses y no hay visos para recuperar el nivel. Aunque se dijo que se buscaría subsanar el tropiezo pronto, en Canaero de Luis Noriega había conciencia que sería complicado. Expertos ven improbable que el regreso al estatus previo sea este 2021 y dan por bueno que pueda ser hasta el primer trimestre.

Para varias aerolíneas es nodal. Hay pedidos de nuevos aviones y sin poder abrir nuevos vuelos y rutas con EU, esa capacidad adicional podría convertirse en otro factor contra la rentabilidad.

La industria ha apoyado a la SCT de Jorge Arganis Díaz y a AFAC a cargo de Carlos Antonio Rodríguez. Se contrató nuevo equipo, se apuntaló la infraestructura, pero aún habrá que dar tiempo.

Por desgracia mientras más tarde la recategorización, Aeroméxico de Andres Conesa, Volaris de Enrique Beltranena y VivaAerobús que dirige Juan Carlos Zuazua mantiene congelada la radiografía de opciones para el cliente en EU, mientras que sus contrapartes han aprovechado, esto es American que lleva José María Giraldo, United de Rolf Meyer, Delta de Luciano Macagno, Southwest, Alaska, Jetblue, etc.

Hasta agosto mientras que nuestras aerolíneas han transportado casi 6 millones de pasajeros con un crecimiento del 42% vs 2020, las estadounidenses ya significan 13.6 millones con un avance del 116%.

Obvio las circunstancias están a favor de esas aerolíneas, mientras que la industria mexicana se encoge por la coyuntura y la ausencia de apoyos gubernamentales. Tiempos difíciles.

Modelo y Heineken con todo para frenar ajuste a IESPS

Como se esperaba al rojo vivo el cabildeo de los productores mexicanos de cerveza, vino y mezcal para tratar de modificar en 2022 el esquema de IEPS ad valorem y sustituirlo por otro por grados de alcohol. Sin embargo el rival a vencer son las dos grandes cerveceras que se oponen, o sea Modelo de Cassiano de Stefano y Heineken de Etienne Strijp. De hecho acaban de contratar a Antonio Rojas Navarrete, ex de la SHCP y a la ex diputada panista Laura Rojas para actuar en el Congreso. Obvio toda la carne al asador para frenar la propuesta que no ven con tan malos ojos los legisladores de Morena.

Foro Automotor 2021 e industria entorno complicado

El 18 y 19 de octubre será el Foro Automotor 2021 de AMDA que preside Guillermo Prieto y que lleva Guillermo Rosales. También coyuntura complicada para el negocio automotriz. Las ventas apenas rebasarán el un millón de autos en el año, dada la baja demanda y la problemática de los chips. Además la entrada de autos irregulares en la frontera sigue imparable. Entre los invitados apunte a José Antonio Lozano, del IPADE, Gabriel Casillas de Barclays, el ex del INE Luis Carlos Ugalde, legisladores como, Gustavo Madero, Ildefonso Guajardo, Patricia Armendáriz y algunos directores de las armadoras como José Román de Nissan, Horacio Chávez de Kia y Luz Elena del Castillo de Ford.

Dispositivos médicos imparables y hoy Medical Expo

Un rubro que sigue imparable es el de dispositivos médicos. Este año volverá crecer a dos dígitos tras hacerlo 22.5% en 2020 con un mercado de unos 9,800 mdd. Hoy inicia la Medical Expo. Será la segunda edición con más de 130 empresas. Es organizada por la Asociación Nacional de Proveedores para la Salud que preside Carlos Salazar Gaytán.

CONTROL DE TRÁFICO AÉREO ADVIERTE A PILOTO VOLAR BAJO ANTES DE ESTRELLARSE

13/10/2021



La conmoción fue no solo los vecinos del área, sino residentes de todo el condado.

[NOTICIAS YA](#)

"Parece que estas descendiendo nuevamente"; es la intercomunicación entre control de tráfico aéreo y el piloto de la avioneta que se desplomara en una zona residencial de Santee. Una que expertos en aviación explican se debe mantener y

obedecer para las seguridad aérea; pero que el piloto identificado como el Dr. Sugata Das, parecía no responder.

Philip Thalheimer, presidente de la escuela de aviación San Diego Flight Training International explica que es el error humano el común denominador en los accidentes de avión; y que muy rara vez es una falla de la aeronave la causante de accidentes.

Además señala, que las condiciones de tiempo en el área no eran nada que un piloto entrenado con licencia no pudiera manejar y que las operaciones aéreas continuaron con normalidad alrededor de San Diego.

Aún así, en la escena elementos de la Agencia Federal de Aviación siguen analizando la zona del impacto para determinar exactamente qué salió mal.

La conmoción fue no solo los vecinos del área, sino residentes de todo el condado. Miriam viajó desde Ramona para ver el daño que causó este accidente.

"Traumante y pa los vecinos también ellos están aquí presentes viendo igual, se me hace feo y siento muy feo. Y pues ahora sí que oraciones para los que fallecieron.", comenta Miriam Medina, quien visitó la escena del impacto desde Ramona, California.

Para James Slaff, familia de la pareja que pudo ser rescatada de una de las viviendas destruidas, es devastador. Pues su madre María y su esposo pasaron de construir una vida por 30 años a vivir con nada más que la ropa que llevaban puesta.

Su familia habilitó una página de recaudación de fondos, pues aunque la vivienda contaba con seguro; practicamente no tienen identidad para reclamarlo o siquiera ir al banco, pues identificaciones, licencias, pasaportes y todo documento quedó destruido.

Su madre resultó con heridas en el rostro, brazos y manos; su padrastro con quemaduras en los brazos y piernas.

James hoy se reunió con los vecinos que salvaron la vida de su madre y que sin pensarlo se dirigieron a una casa en llamas donde había caído un avión para poder rescatarla.

Hoy también, compañeros del conductor de UPS, quien fue identificado Jeff Krueger, de 61 años y quien estaba a solo un año de retirarse de su empleo, visitaron la escena para guardar un minuto de silencio ante la devastadora noticia.

De manera similar, los propietarios de la segunda vivienda destruída habilitaron una página de recaudación de fondos, pues se trata de una pareja de recién casados que apenas hace cinco meses lograron obtener su casa propia.

LOS VUELOS EN CLASES PREMIUM EN LA MIRA POR SU IMPACTO AMBIENTAL

13/10/2021



Los viajes ejecutivos no entran en sintonía con los planes de la industria aerocomercial a nivel mundial, que buscan reducir las emisiones generadas por la actividad.

[AVIACIÓN ONLINE](#)

Así lo revela un análisis publicado por Reuters, en el que asegura que algunas empresas como el banco HSBC, la aseguradora Zurich, la consultora Bain & Company, y la compañía de procesamiento de información S&P Global anunciaron recientemente que planifican reducir sus viajes ejecutivos en avión en un 70% a corto plazo.

Esto evidencia la necesidad de multiplicar los esfuerzos para promover un futuro de la aviación sostenible, en el que las operaciones crezcan y sean rentables, pero que el impacto ambiental de las mismas esté reducido al máximo. Esto se profundizará aún más en la medida que los pasajeros y las empresas le demanden al sector soluciones al respecto.

Los vuelos en clase ejecutiva contaminan tres veces más que en clase económica, principalmente por el espacio que ocupa cada asiento, que le resta eficiencia al viaje. Del mismo modo, los viajes privados representan un problema en términos de eficiencia para el sector. Según un informe de la organización Transport & Environment (T&E) los aviones privados son 10 veces más intensivos en carbono que los aviones de pasajeros por término medio -en relación a la emisión de CO2 por pasajero por kilómetro recorrido-, y 50 veces más contaminantes que los trenes,

Recientemente, en el marco de la 77a Reunión General Anual de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que se llevó a cabo en Boston, Estados Unidos, y que contó con la cobertura especial de Aviacionline, se aprobó una resolución para que la industria del transporte aéreo mundial logre emisiones netas de carbono cero para 2050.

Primera Clase - Emirates

Según un comunicado emitido por IATA, dicho compromiso exhorta a todas las partes interesadas de la industria a abordar el impacto ambiental de sus políticas, productos y actividades con acciones concretas y plazos claros, que incluyan:

Empresas productoras de combustible que aportan al mercado combustibles de aviación sostenibles (SAF) a gran escala y con costes competitivos.

Gobiernos y proveedores de servicios de navegación aérea que eliminen las ineficiencias en la gestión del tráfico aéreo y la infraestructura del espacio aéreo.

Fabricantes de aviones y motores que producen tecnologías de propulsión y de fuselaje radicalmente más eficientes; y Operadores de aeropuertos que brindan la infraestructura necesaria para suministrar SAF, al costo y de manera rentable.

Tal como venimos informando, el ecosistema de la aviación comercial a nivel mundial -aerolíneas, proveedores, fabricantes, gestores aeroportuarios, entidades gubernamentales y de la sociedad

civil, entre otros- vienen dando buenas señales respecto al impulso de una aviación sostenible hacia el futuro. En ese contexto, surge la necesidad de pensar y definir estrategias en el segmento de la aviación ejecutiva, que según el análisis de Reuters, el 90% de los viajes corporativos son en vuelos.

Según la información publicada por la agencia de noticias, desde Bain & Company aseguraron que apuntan a reducir los vuelos ejecutivos en un 35% por empleado durante los próximos 5 años. Por su parte, desde S&P Global informaron que, tras analizar los movimientos de sus empleados, notaron que el 42% fueron para mantener reuniones internas, por lo que se comprometieron a reducir sus emisiones por viajes en un 25% hacia 2025.

El anuncio de reducción de viajes ejecutivos por parte de algunas empresas probablemente represente un impulso para que la industria de la aviación profundice las iniciativas de reducción de las emisiones de sus operaciones y ofrezca soluciones a sus clientes corporativos que sean, a la vez, amigables con el ambiente.

UNITED PERMITIRÁ REALIZAR COMPRAS A BORDO CON PAYPAL

13/10/2021



United Airlines y PayPal se han asociado para crear una nueva forma de pago sin contacto para realizar compras durante el vuelo. Para fin de año, los pasajeros de United pueden mostrar un código QR de PayPal en su teléfono inteligente para comprar comida, bebidas y artículos durante el vuelo.

[CONTACTONEWS](#)

United permitirá realizar compras a bordo con PayPal

Durante la pandemia de COVID-19, United dejó de aceptar pagos en efectivo y con tarjeta de crédito a bordo de los vuelos en un esfuerzo por "una experiencia de viaje más segura y sin contacto". Desde marzo pasado, los pasajeros que querían comprar comida o bebidas a bordo tenían que descargar primero la aplicación de United y guardar una forma de pago en una billetera digital antes de abordar.

Ahora los pasajeros que deseen realizar compras con PayPal en su vuelo deberán abrir la aplicación PayPal antes de salir de la puerta y establecer su método de pago preferido para los pagos con código QR. Luego, durante el vuelo, deben hacer clic en el botón "Pagar con códigos QR" y en el botón "Compra en vuelo" antes de mostrar el código QR al asistente de vuelo. El pasajero recibirá un recibo de confirmación por correo electrónico al aterrizar.

La nueva opción de PayPal se ofrecerá primero en vuelos selectos que parten del Aeropuerto Internacional Chicago O'Hare y luego se implementará antes de fin de año en toda la red de la compañía, donde el pago sin contacto está disponible.