

EE.UU. ABRIRÁ SUS FRONTERAS TERRESTRES EN NOVIEMBRE Y REQUERIRÁ VACUNACIÓN

15/10/2021



La fecha coincidirá con la que el país requiera la vacuna para viajeros internacionales que lleguen por vía aérea y levante las restricciones de entrada desde la Unión Europea, Reino Unido, Brasil y China

[LA VANGUARDIA](#)

El Gobierno de Estados Unidos abrirá sus fronteras terrestres con México y Canadá en una fecha de noviembre aún por confirmar y requerirá a los viajeros que quieran entrar una prueba de vacunación con pauta completa, ha anunciado la Casa Blanca.

La fecha coincidirá con la que Estados Unidos requiera la prueba de vacunación para viajeros internacionales que lleguen por vía aérea y levante las restricciones de entrada desde la Unión Europea (UE), Reino Unido, Brasil y China, una medida anunciada ya en septiembre.

Las medidas también se aplicarán a las entradas marítimas con ferry. Además, el Departamento de Seguridad Nacional (DHS) ha anunciado que las medidas también se aplicarán a las entradas marítimas con ferry. Las fronteras terrestres con México y Canadá llevan cerradas desde marzo de 2020, coincidiendo con el estallido de la pandemia y todavía con Donald Trump de presidente.

El plan para abrir esas fronteras terrestres consistirá de dos fases. La primera entrará en vigor en noviembre y requerirá la prueba de vacunación para los viajes considerados "no esenciales", como el turismo o las visitas.

Biden se alía con Australia y el Reino Unido para contener a China en el Pacífico. La segunda será en enero de 2022, en la que la prueba de vacunación será obligatoria para todos los viajeros. "Este enfoque por fases proporcionará tiempo suficiente para que los viajeros esenciales, como camioneros y otros, se vacunen, permitiendo una transición fluida a este nuevo sistema", aseguró en una llamada con periodistas un alto funcionario de la Casa Blanca.

Este sistema funcionará en los puertos legales de entrada, por lo que "cualquier extranjero que trate de ingresar a Estados Unidos de manera irregular (...) estará sujeto a las restricciones fronterizas, incluida la expulsión", enfatizó otro funcionario.

al Casa Blanca y los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades trabajan para determinar qué documentación se requerirá

La Casa Blanca y los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, en inglés) aún trabajan para determinar qué documentación se requerirá para demostrar el estado de vacunación.

Los funcionarios, por otro lado, explicaron que, aunque aún no se ha tomado una decisión definitiva, lo más probable es que todas las vacunas autorizadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) sean aceptadas para el ingreso, pese a que no estén aprobadas en EE.UU., como es el caso de AstraZeneca.

Los CDC ya han anunciado que ese será el caso para las llegadas aéreas. También se está estudiando todavía si se aceptarán a personas que hayan recibido dos tipos de vacunas distintas para su pauta completa, una práctica que se ha utilizado por ejemplo en Canadá. Los agentes fronterizos serán los encargados de verificar la documentación en el momento del ingreso a Estados Unidos. Lo que sabemos sobre las nuevas políticas de viaje a Estados Unidos

LO QUE SABEMOS SOBRE LAS NUEVAS POLÍTICAS DE VIAJE A ESTADOS UNIDOS

15/10/2021



Otra noticia bienvenida para los viajeros que claman por ingresar a Estados Unidos se produjo el martes con el anuncio de que las fronteras terrestres con Canadá y México reabrirán a los visitantes completamente vacunados en noviembre.

[CNN ESPAÑOL](#)

La nueva política se alinea estrechamente con las nuevas reglas de viajes aéreos internacionales de EE.UU. anunciadas el 20 de septiembre.

AMLO: Reapertura de la frontera será el 1 de noviembre 1:33

Ambas medidas deben entrar en vigencia en noviembre, aunque no se han anunciado fechas específicas.

Los planes relajan o endurecen las reglas existentes, según el país del que llegue un viajero internacional y su estado de vacunación.

Esto es lo que sabemos hasta ahora sobre lo que significarán las nuevas políticas:

Los visitantes de México y Canadá pronto podrán ingresar por tierra y ferry. Los puertos de entrada por tierra y ferry pronto estarán abiertos al turismo, visitas de amigos y familiares y otros viajes no esenciales, siempre que los visitantes estén completamente vacunados. No habrá ningún requisito de prueba, dijeron altos funcionarios de la administración.

Esa es la primera fase de la nueva política, que está programada para entrar en vigencia en noviembre.

Aquellos que viajen por razones esenciales (estudiantes y conductores de camiones, por ejemplo) aún podrán cruzar las fronteras, independientemente de su estado de vacunación, hasta principios de enero de 2022. En ese momento, un requisito de vacunación entrará en vigor para todos los viajeros extranjeros entrantes que llegan por tierra y ferry.

Actualmente, se permite viajar en avión desde México y Canadá a Estados Unidos, con una prueba de covid-19 negativa. Las cosas se volverán más estrictas para las llegadas de extranjeros en noviembre, cuando se implemente un requisito de vacunación para todos los viajeros aéreos

internacionales.

Las reglas para los niños no vacunados aún no están claras

El anuncio del Departamento de Seguridad Nacional sobre las fronteras terrestres de México y Canadá no incluye a los niños, muchos de los cuales no son elegibles para recibir vacunas.

Las reglas de viaje aéreo para niños no vacunados tampoco están claras, aunque los estadounidenses no vacunados aún podrán viajar a EE.UU. por vía aérea, con pruebas más estrictas.

Esto ocurriría cuando EE.UU. reabra fronteras 2:13

La secretaria de prensa de la Casa Blanca, Jen Psaki, indicó el 20 de septiembre que esas reglas "en este punto, obviamente también se aplicarían a los niños".

No está claro si las mismas reglas se aplicarían a los niños no vacunados de otros países. CNN ha pedido una aclaración al Departamento de Seguridad Nacional.

La puerta finalmente se está abriendo para las personas en países afectados por prohibiciones de viaje

Las prohibiciones de viaje implementadas al principio de la pandemia por proclamaciones presidenciales impiden la llegada de extranjeros que lleguen de China, Irán, el área Schengen de Europa, el Reino Unido, la República de Irlanda, Brasil, Sudáfrica y la India.

Por primera vez en más de un año en muchos casos, los ciudadanos extranjeros vacunados que hayan estado en esos países en los 14 días antes de ingresar a Estados Unidos pronto podrán ingresar con un comprobante de vacunación y una prueba de covid-19 negativa tomada hasta tres días antes de su vuelo.

Ya no se permitirán viajeros no vacunados de otros países

Actualmente, una prueba de covid-19 negativa o una prueba de haberse recuperado recientemente de covid-19 permite el ingreso a Estados Unidos de los viajeros aéreos internacionales no vacunados que no se vieron afectados por las prohibiciones de viaje.

Las nuevas reglas programadas para noviembre requerirán que los extranjeros adultos presenten un comprobante de vacunación y un resultado negativo de la prueba covid-19 tomada hasta tres días antes de su vuelo.

Por tanto, la puerta de Estados Unidos parece cerrarse para los viajeros no vacunados de otros países.

Como se mencionó anteriormente, la entrada de los viajeros no vacunados que crucen a EE.UU. desde Canadá y México por tierra o ferry por razones esenciales se permitirá hasta enero, cuando el requisito de vacunación se aplicará a todos los ciudadanos extranjeros entrantes.

Los ciudadanos estadounidenses no vacunados y los residentes permanentes todavía podrán ingresar

Los estadounidenses no vacunados son la excepción, al menos para los viajes aéreos.

Estarán "sujetos a requisitos de prueba más estrictos", incluida una prueba realizada un día antes de la salida de su vuelo a Estados Unidos y una prueba adicional cuando regresen, dijo Jeff Zients, coordinador de respuesta Covid-19 de la Casa Blanca, cuando anunció las nuevas reglas de viajes aéreos internacionales el 20 de septiembre.

El anuncio sobre las fronteras terrestres de México y Canadá el 12 de octubre no abordó específicamente a los estadounidenses no vacunados, pero el requisito de vacunación está dirigido

a los "viajeros extranjeros entrantes".

Los CDC definen el significado de 'completamente vacunado'

Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de EE.UU. (CDC, por sus siglas en inglés) consideran que las personas están "completamente vacunadas" dos semanas después de su segunda dosis en una serie de dos dosis, o dos semanas después de una vacuna de dosis única.

Se aceptarán para viajar algunas vacunas que aún no están aprobadas para su uso en EE.UU.

¿Qué vacunas son válidas para entrar a EE.UU.?

"La semana pasada, para ayudarlos a preparar sus sistemas, informamos a las aerolíneas que las vacunas que están autorizadas / aprobadas por la FDA o listadas para uso de emergencia por la OMS cumplirán con los criterios para viajar a EE.UU.", dijeron los CDC en un comunicado. "Los CDC publicarán orientación e información adicionales a medida que se finalicen los requisitos de viaje a finales de este mes".

La agencia no respondió a preguntas específicas sobre fronteras terrestres o vacunas combinadas (recibir una dosis de dos vacunas diferentes), que Canadá y otros países ofrecieron.

Todos los viajeros aéreos internacionales deberán proporcionar información para el rastreo de contactos

Los CDC están listos para emitir una orden de rastreo de contactos que "requerirá que las aerolíneas recopilen información de contacto completa para cada pasajero que llegue a Estados Unidos y que proporcionen esa información con prontitud a los CDC, previa solicitud, para dar seguimiento a los viajeros que han estado expuestos a variantes de covid-19 u otros patógenos", dijo Psaki el 20 de septiembre.

La agencia aún no ha proporcionado detalles adicionales sobre esa orden.

Los estadounidenses pueden viajar a Canadá y México

Canadá recientemente abrió su frontera terrestre, así como el acceso por aire, a los viajeros internacionales vacunados.

México ha permitido llegadas extranjeras por vía aérea durante la pandemia sin pruebas o comprobante de vacunación.

SOUTHWEST AIRLINES CANCELÓ MÁS DE 1.000 VUELOS EL DOMINGO

15/10/2021



El fin de semana largo se alargó un poco más para los clientes de Southwest luego de que la aerolínea cancelara más de 1.000 vuelos el domingo. Eso es aproximadamente el 27% de sus operaciones diarias.

[CNN ESPAÑOL](#)

Es el segundo día de cancelaciones masivas por parte de la aerolínea de bajo costo más grande del mundo.

La compañía culpó de las cancelaciones a problemas de control de tráfico aéreo y personal limitado

en Florida, así como al mal tiempo.

"Continuamos trabajando diligentemente durante todo el fin de semana para restablecer nuestra operación con un enfoque en el reposicionamiento de aviones y tripulaciones para cuidar de nuestros clientes", dijo la aerolínea en un comunicado el domingo.

En un comunicado, la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) dijo que no ha habido cancelaciones relacionadas con el tráfico aéreo desde el viernes. La agencia dijo que las aerolíneas están experimentando retrasos debido a que los aviones y las tripulaciones están fuera de lugar.

"Se produjeron retrasos y cancelaciones de vuelos durante unas pocas horas el viernes por la tarde debido al clima severo generalizado, el entrenamiento militar y el personal limitado en un área del Centro de Control de Tráfico de Rutas Aéreas de Jacksonville", dijo la FAA.

Sin embargo, otras aerolíneas no parecieron verse tan afectadas por estos problemas. El domingo, American Airlines canceló el 2% de sus vuelos y Spirit Airlines, de bajo presupuesto, también canceló el 2%, según FlightAware.

Era un fin de semana de viajes muy ajetreado ya que el lunes es un feriado federal. Southwest canceló 808 vuelos el sábado, dejando varados a miles de pasajeros en todo el país.

Marye Cory estaba programada para volar de Oklahoma City a Orlando el domingo por la mañana para un crucero. A las 3 de la mañana vio que su vuelo había sido cancelado y pasó más de ocho horas hablando por teléfono con el servicio al cliente.

Cory dijo que gastó más de US\$ 400 y usó 20.000 puntos de tarjetas de crédito en un vuelo de United que partirá la mañana de su crucero. También perdió dinero en un AirBnb reservado en Orlando y tuvo que reorganizar el cuidado de los niños.

"He volado con Southwest más de 200 veces y siempre he estado muy contenta con su servicio al cliente", dijo Cory. "Espero que solucionen esto".

La semana pasada, la aerolínea anunció un mandato de vacunas para los empleados, lo que alimentó la especulación de que los retrasos del fin de semana pueden haber sido causados por la salida de un piloto.

"Southwest Airlines debe unirse a nuestros pares de la industria para cumplir con la directiva de vacunación covid-19 del gobierno federal", dijo Gary Kelly, presidente y director ejecutivo de Southwest Airlines en un comunicado. "Animo a todos los empleados de Southwest a que cumplan con la directiva federal lo más rápido posible, ya que valoramos a cada individuo y queremos garantizar la seguridad laboral para todos".

La Asociación de Pilotos de Southwest Airlines (SWAPA) afirmó que las cancelaciones se debieron a una "mala planificación de la administración". CNN se ha comunicado con SWAPA en busca de comentarios.

"SWAPA está consciente de las dificultades operativas que afectan a Southwest Airlines hoy debido a una serie de problemas, pero podemos decir con confianza que nuestros pilotos no están participando en ninguna acción laboral oficial o no oficial", dijo el sindicato en un comunicado.

Southwest ha tenido un año difícil. La aerolínea tuvo el peor desempeño en puntualidad y el mayor porcentaje de vuelos cancelados de cualquiera de las cuatro principales aerolíneas del país en junio y julio, según el servicio de seguimiento de vuelos Cirium. Los pasajeros no son los únicos molestos con Southwest: los sindicatos de pilotos, asistentes de vuelo y mecánicos han expresado quejas

sobre las operaciones de la aerolínea.

Southwest prometió abordar los problemas programando menos vuelos en el otoño.

"A cualquier cliente de Southwest cuyo viaje con nosotros no cumplió con sus expectativas este verano, ofrecemos nuestras más sinceras disculpas", dijo Kelly en un comunicado. "Estamos seguros de que estos ajustes crearán una experiencia de viaje más confiable".

La aerolínea dijo que el horario modificado afectó las operaciones de este fin de semana.

"Con menos frecuencias entre ciudades en nuestro horario actual, la recuperación durante los desafíos operativos es más difícil y prolongada", dijo Southwest en un comunicado.

IBERIA REFUERZA EL PUENTE AÉREO EN PLENA OFENSIVA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD

15/10/2021



Operará entre 65 y 68 frecuencias semanales este invierno, frente a la horquilla de 80 a 85 de la misma temporada de 2019

CINCO DÍAS

Las expectativas sobre la vuelta de los viajes de negocio han movido a Iberia a reforzar el Puente Aéreo, entre Madrid y Barcelona, en pleno despegue de la alta velocidad ferroviaria. La ruta tiene en competencia a Renfe y Ouigo, ambas con ocupaciones que superan el 95% en sus servicios de bajo coste y con registros récord de demanda el pasado mes de agosto. Pese a ello, la aerolínea de IAG confía en el éxito de su oferta.

Con el inicio de noviembre, y hasta el 31 de marzo, el Puente Aéreo ofrecerá entre 65 y 68 frecuencias semanales. Esto se traduce en 11 vuelos por sentido de lunes a jueves, días en los que Iberia atiende un mayor volumen de clientes.

Los horarios de los vuelos irán de 7 de la mañana hasta las 21 horas, teniendo en cuenta las conexiones con otros vuelos tanto en el aeropuerto madrileño como en el catalán.

El Puente Aéreo tendrá 11 vuelos por sentido de lunes a jueves, días en los que Iberia atiende un mayor volumen de clientes

El refuerzo anunciado esta tarde supone un incremento del 50% respecto a la programación de la pasada temporada de invierno, cuando el Puente Aéreo contaba con 43 frecuencias semanales. La aerolínea que preside Javier Sánchez-Prieto califica la Madrid-Barcelona como la ruta por excelencia del tráfico corporativo en España y reitera su apuesta por ese servicio. Antes de la pandemia, en el invierno de 2019, el número de frecuencias en invierno era de 80 a 85 por semana.

Reactivación de los servicios

La mejora en la situación sanitaria va a permitir la reapertura de los mostradores dedicados al Puente Aéreo en El Prat a partir del día 10, así como el control de seguridad y la sala VIP próximos a las puertas de embarque. Con ello, resalta Iberia, se recupera la ventaja de llegar al aeropuerto hasta 20 minutos antes de la hora de salida.

En Madrid, por su parte, los mostradores y el control de seguridad del Puente Aéreo están abiertos en la T4 desde finales de 2020. La novedad ahora es la ampliación del horario del Premium Lounge Dalí, desde 6,00 hasta las 23,00 horas.

Además, los clientes del Puente Aéreo de Iberia tienen total flexibilidad para cambiar su vuelo desde la aplicación móvil de Iberia, "las veces que sea necesario y sin ningún coste", recuerda la compañía.

EL GOBIERNO DEFIENDE SU CASTIGO A LOS PLANES DE PENSIONES Y ANUNCIA QUE SEGUIRÁ REDUCIENDO SUS INCENTIVOS FISCALES PARA INCENTIVAR LOS PLANES COLECTIVOS

15/10/2021



El Ministerio de Seguridad Social sostiene que el recorte a los incentivos de los planes de pensiones individuales está justificado y que la industria financiera deberá "desplazar su oferta hacia los planes colectivos".

[EL MUNDO](#)

Jubilación El ataque del Gobierno a los planes de pensiones: son "caros, regresivos y no incentivan el ahorro"

Presupuestos 2022 Hacienda ya no garantiza el futuro de los planes de pensiones privados Los planes de pensiones individuales pueden haber dejado sus mejores tiempos atrás. El Gobierno proseguirá en su política de reducir los beneficios fiscales que mantienen para apoyar el ahorro a través de instrumentos de ahorro colectivo que benefician a las rentas medias y bajas, "que son las que lo necesitan para la pensión".

El ministro de Seguridad Social, José Luis Escrivá, se apoyó ayer en las recomendaciones del Pacto de Toledo y la AIReF para indicar que la política del Gobierno en los recortes a incentivos al ahorro individual para la jubilación no se detendrá en las medidas incluidas en los Presupuestos Generales del Estado para el año que viene. Según el proyecto presentado ayer, las aportaciones máximas anuales a los planes de pensiones individuales bajarán el año que viene a 1.500 euros desde los 2.000 actuales. Este límite de 2.000 euros se recortó a su vez desde 8.000 euros en 2020. Los incentivos que regulan a este instrumento están viéndose reducidos hasta un punto en el que la industria que los oferta puede plantearse su sentido.

"El instrumento no desaparecerá", matizó el secretario de Estado de Seguridad Social, Israel Arroyo. "Otra cosa es que la política discrecional de gasto público se oriente allí donde se evidencia que es más potente y efectivo".

Escrivá explicó que el Gobierno tiene muy claro que el futuro del ahorro para la jubilación no pasa por los planes individuales. "Lo que hacemos es potenciar planes de previsión de empleo que sabemos que por experiencia generan ahorro a medio y largo plazo y que sirven para rentas medias y bajas, que son las que necesitan como complemento de pensión, no como ocurre ahora con los planes individuales, cuyos beneficiarios son rentas altas o muy altas y no cumplen el objetivo para el que está diseñado este beneficio fiscal".

Todos los esfuerzos de Seguridad Social, indicó el ministro, se orientan en este sentido. Hasta el

punto de que espera que la industria financiera vaya desplazando su oferta desde planes individuales a planes de pensiones colectivos.

En la presentación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado (PGE) de 2022, la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, apuntó casi de pasada que los planes de pensiones privados individuales sufrirían una nueva modificación. Y cuando fue preguntada después de la rueda de prensa celebrada en Moncloa, reconoció que la reducción a sólo 1.500 euros del máximo que se podrá aportar.

Se trata del segundo recorte que ha decretado este mismo Gobierno. Cuando Pedro Sánchez llegó al poder el límite máximo estaba en 8.000 euros, y tras una primera y muy importante reducción a 2.000, ahora se reducen 500 euros adicionales. Este golpe al ahorro se basa en que Escrivá tiene la convicción de que una de las medidas necesarias para salvar el sistema de pensiones es, sin ninguna duda, promover los planes de empresa en detrimento de los individuales.

Además, en el Gobierno se apoyan siempre que son preguntado en un informe que elaboró la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF), y en el que concluyó que los planes son "regresivos" y poco eficientes. Ese documento, por cierto, fue en parte desarrollado bajo el mandato de José Luis Escrivá aunque lo presentó su sucesora, Cristina Herrero.

Y además de todo ello, y también muy importante, una parte del Gobierno, la de Unidas Podemos, siempre ha dejado claro que su objetivo es la de acabar con los planes de pensiones porque "son para los ricos". De ser así, en España habría 7,5 millones de ricos, que es el número de partícipes que existen según la patronal Inverco.

En este contexto, Montero no quiso dejar claro ayer, tras entregar ese mismo proyecto de Presupuestos en el Congreso, si el destino final de los planes de pensiones es la desaparición. Invitó a que esa misma pregunta se la formulase a Escrivá, aunque sí dejó claro que "hay un sentir global de que de forma paulatina hay que, al menos, ir disminuyendo esa aportación".

BOEING DETECTA NUEVOS PROBLEMAS EN EL 787 DREAMLINER

15/10/2021



Algunas piezas de titanio son más débiles de lo normal. El grupo dice que no afecta a la seguridad del modelo.

[EXPANSIÓN](#)

Boeing vuelve a lidiar con nuevos problemas en la fabricación del 787 Dreamliner, un modelo que en el último año ha sufrido sucesivos parones en la producción y retrasos en las entregas por diversos defectos que están investigando las autoridades de

aviación de EEUU.

El nuevo fallo detectado ahora afectaría a varias piezas de titanio que son más débiles de lo que deberían en los 787 fabricados en los últimos tres años, según adelantó el diario The Wall Street Journal. Tras la información, la compañía estadounidense admitió que algunas piezas del modelo han sido fabricadas de modo incorrecto, según le había comunicado un proveedor cuya identidad no desveló.

Una portavoz de Boeing añadió en un comunicado que, "mientras continuamos investigando, hemos determinado que esto (el fallo) no representa una preocupación inmediata en vuelo de la flota activa en servicio". El fabricante indicó que los defectos de los Dreamliner no entregados serán corregidos y que cualquier medida sobre la flota afectada se decidirá dentro de los procesos de revisión habitual de los aviones y de conformidad con el regulador del sector de EEUU (FAA).

Crisis y reputación

Los nuevos defectos en el modelo 787 Dreamliner reflejan los problemas de producción que sigue atravesando Boeing tras superar la grave crisis del 737 MAX a finales de 2020, que estuvo en tierra casi dos años hasta que solucionó los problemas técnicos que acarrearón dos accidentes con 346 fallecidos. A la crisis del 737 MAX, se sumaron los problemas de varios fallos técnicos detectados en el modelo Dreamliner, que han obligado a Boeing a detener la producción y retrasar las entregas, lo que ha impactado en sus cuentas de los últimos trimestres y que ahora revelan un nuevo capítulo.

El primer ejecutivo de Boeing, David Calhoun, ha luchado por mejorar la reputación sobre la calidad de la compañía desde su acceso al cargo hace casi dos años, pero ha seguido lidiando con los problemas del 787 Dreamliner, además de la crisis del Covid, que desplomó los pedidos en el sector por el parón de las aerolíneas.

Caída en Bols

EL PRESIDENTE DE HONDURAS DICE QUE LA AVIACIÓN CIVIL ES UNA PRIORIDAD

15/10/2021



El presidente de Honduras, Juan Orlando Hernández, dijo este jueves que la aviación civil es una prioridad para el país, del que además subrayó que es "una tierra de oportunidades".

[NOTICIAS YAHOO](#)

"La aviación civil para nosotros los hondureños es una prioridad, un eje estratégico sumamente importante, y hoy les digo a las líneas aéreas y a quienes se relacionan con este rubro, que tenemos un sistema de migración de los más avanzados de la región y pronto estaremos entregando a nuestros compatriotas los nuevos pasaportes electrónicos", subrayó Hernández.

El mandatario se refirió a la importancia que tiene para su país la aviación civil, en la inauguración, en Tegucigalpa, del Día de la Aviación Mundial.

"Esta es una tierra de oportunidades. Aprovechen e inviertan pronto en Honduras, no se vayan a quedar fuera de estas oportunidades", señaló el mandatario al dar a conocer las facilidades que ofrece su país al sector.

En la víspera de la inauguración del Aeropuerto Internacional de Palmerola, en la región central de Honduras, el presidente del país centroamericano destacó la nueva ley de pasajes baratos aprobada como una estrategia que prevé volver más competitivas a las líneas aéreas y brindar una mejor oferta en precios de boletos de avión a quienes decidan viajar.

"Decidimos pasar una ley de incentivo a las líneas aéreas de bajo costo como una estrategia para competir con las otras líneas y aquí en Honduras, después de la seguridad, el pasajero debe decidir

a dónde debe viajar y cómo debe viajar", expresó Hernández, señala un comunicado de la Casa Presidencial de Tegucigalpa.

Los boletos a bajo coste, según dijo el mandatario, permitirán a muchos de sus compatriotas que viven en el exterior venir a Honduras a visitar familiares y a que se animen a viajar quienes nunca lo han hecho.

Al evento, auspiciado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, en inglés), asistieron funcionarios, expertos, diplomáticos y representantes de líneas aéreas que operan en Honduras y otras que están próximas a volar hacia y desde el país centroamericano, entre otros invitados.

La directora de Relaciones Gubernamentales de Avianca, Viviana Martín, dijo que "no es casualidad que se haya elegido a Honduras para este Día de la Aviación Mundial. Están haciendo muy bien las cosas".

El director de Asuntos Corporativos de la línea Volaris, Ronny Rodríguez, indicó que la inversión en infraestructura hecha por Honduras "merece el aplauso de la industria y de la región, no solo con el moderno aeropuerto (de Palmerola), que marcará la pauta en la región, sino que está debidamente conectado".

Según la información oficial, el 8 de julio el vicepresidente regional de la IATA, Peter Cerdá, afirmó que con la aprobación de la nueva ley de pasajes baratos, "Honduras da un paso firme hacia el reconocimiento del importante papel que desempeña la aviación en la recuperación económica", después de la pandemia de covid-19, que se comenzó a propagar a inicios de 2020.

El presidente hondureño recordó que el Aeropuerto Internacional de Palmerola, que será inaugurado este viernes, también será un centro logístico para las Américas y contribuirá además al comercio centroamericano por quedar en la ruta del Canal Seco, que une al Atlántico de Honduras con el Pacífico.

LA INVERSIÓN GLOBAL DEL ESTADO EN BALEARES PARA 2022 SERÁ DE 680 MILLONES

15/10/2021



La consellera d'Hisenda, Rosario Sánchez, valora poder decidir las actuaciones a ejecutar

LA ÚLTIMA HORA

La inversión global que el Estado destinará a Baleares el próximo año alcanza los 680 millones. Es la cifra que ofreció ayer la delegada del Gobierno en las Islas, Aina Calvo, a partir de lo que se ha publicado en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de 2022. Esta cantidad, según detalló, representa un 34 % que la inversión aprobada para este año.

Los 680 millones de inversión a los que se refirió la delegada del Gobierno incluyen varias partidas. Además de los 172 millones de inversión directa que el Estado ejecutará durante el próximo ejercicio en las infraestructuras de su titularidad y los 183 millones del factor de insularidad, ha sumado otras inversiones. Así, las ayudas y subvenciones al transporte aéreo y marítimo

supondrán un presupuesto de 268 millones; hay otros 2 millones en regeneración de aguas; 4,5 millones en viviendas de alquiler, dentro del 'Plan 20.000'; y, finalmente, figura una partida de 50 millones de la Estrategia de Resiliencia Turística.

De acuerdo con esta inversión, Calvo situó la inversión por habitante en 350 euros, por encima de los 303 de contabilizar solo las inversiones directas y el factor de insularidad. En cualquier caso, restó importancia al estar en una u otra posición en el ranking estatal y destacó que se trata de unos presupuestos que «hacen justicia» con Balears y que «denotan confianza y estabilidad».

Asimismo, la delegada del Gobierno puso el foco en que se trata de unas cuentas «pensadas para la recuperación justa» y aseguró que «pensar que el Estado trata mal a las Islas es tener una mirada desenfocada». En este sentido, recordó que, además de compensar la insularidad en las presupuestos para 2022 por primera vez en la historia, hay que tener en cuenta las partidas que se han destinado en las Islas para paliar la crisis. Se refirió tanto a la protección articulada a través de los ERTE y con las prestaciones extraordinarias para los fijos discontinuos, como a los 855 millones que se ha destinado a las empresas de Balears.

De las inversiones en infraestructuras del Estado presupuestadas para las Islas, Calvo destacó los más de 95 millones en la mejora de la seguridad y la digitalización de los aeropuertos; los más de 44 millones para proyectos portuarios en el Port de Palma y el dique Botafoch de Eivissa; los 3,5 millones para la nueva sede del SOCIB; y un millón para la depuradora de Palma, entre otros.

Decisión

«Balears decidirá a qué van muchas de las inversiones. Algo histórico y gracias al REB», escribió la presidenta del Govern, Francina Armengol, en su cuenta de Twitter. Por su parte, la consellera d'Hisenda, Rosario Sánchez, quien mostró su satisfacción por los presupuestos estatales, destacó que el factor de insularidad «ha venido para quedarse». Detalló que el acuerdo de la comisión mixta del Régimen Especial Balears (REB) establece que para 2022 el factor de insularidad se ha fijado en 183 millones, con una base de 110 millones que se deben repartir durante los primeros cinco años.

Sánchez valoró, al igual que la presidenta, que de la forma en que está configurado el acuerdo del factor de insularidad permite a las Islas decidir las inversiones a realizar «para mejorar nuestro modelo productivo». Explicó que se debe asegurar que cada año se ejecuta y se deberá reprogramar «lo que haga falta». Remarcó la importancia de «hacer de palanca desde el sector público para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía».

OTRA GESTORA VALUE SUBE AL CARRO DE IAG

15/10/2021



Magallanes da entrada en sus fondos a IAG, alentada por el impacto positivo de la reapertura de las economías en los valores ligados a los viajes y el turismo

[FINANZAS](#)

IAG es el valor de moda en las bolsa española y no solo ha llamado la atención de los inversores minoristas, pues las grandes gestoras de fondos también tienen al grupo en el radar. Y los últimos en subirse al carro fueron los gestores de Magallanes.

En España, la gestora acaba de entrar en IAG como parte de los cambios en su cartera de fondos en Iberia. Además, reforzó sus posiciones en Aena, otro valor expuesto al sector aéreo, y lo mismo hizo con Bankinter y Gestamp.

La reapertura las economías tras la pandemia del coronavirus, “está teniendo un impacto muy positivo en todos aquellos sectores estrechamente ligados a la movilidad, el turismo y el consumo discrecional”, dijo Iván Martín, director de inversiones de Magallanes.

De esta forma, el cerebro de la gestora identificó a valores como EasyJet, IAG, Aena, Autogrill o Meliá, entre los ganadores de esta tendencia.

De hecho, Magallanes aprovechó la ampliación de capital de la aerolínea británica de bajo coste para entrar en su accionariado.

Las gestoras ‘value’ giran hacia IAG

En la bolsa española, hay más de una veintena de fondos con pasaporte español que tienen una exposición importante a IAG.

Muchos son fondos indexados de gestión pasiva pero una buena parte son de gestión activa y están orientados por la filosofía value, es decir, que intentan detectar las compañías más infravaloradas por el mercado.

Es el caso de los fondos GVC Gaesco Bolsalíder, el Ibercaja Alpha o el Okavango Delta de Abante gestionado por José Ramón Iturriaga. A este grupo de gestores de valor se acaba de sumar Magallanes con su apuesta por IAG.

Fuerte crecimiento económico para los próximos trimestres

El escenario que plantea Iván Martín para los próximos trimestres es el de un “fuerte crecimiento económico” que sigue su curso.

A juicio de este experto, ahora se ha generado “una nueva oportunidad de inversión” para los valores más ligados al crecimiento, que fueron los perdedores durante la pandemia.

Por eso mismo, en Magallanes están apostando por las empresas industriales de corte cíclico y más ligadas a la reapertura de la economía, lo que incluye el sector de viajes, transportes, consumo discrecional, fabricantes de coches o empresas del sector energético y financiero.

El rally de IAG pierde fuelle

Para IAG no dejan de ser buenas noticias la mayor confianza de las grandes gestoras de fondos, aunque la cotización encadenó dos sesiones de caídas y el rally perdió cierta intensidad.

Los títulos cotizan este lunes en los 2,07 euros y todavía mantienen el soporte psicológico de los 2 euros, impulsados por la noticia de que el Reino Unido flexibilizará la entrada de ciudadanos de 47 países.

La próxima resistencia a batir para IAG serán los 2,2 euros, una zona que se está resistiendo. Según los analistas consultados por finanzas.com, el objetivo superando esta zona son los 2,6 euros.

La recuperación de los beneficios podría ser más lenta

La matriz de Iberia sigue siendo uno de los valores favoritos del mercado para apostar por la recuperación del turismo, y se vio muy beneficiada por el fin de las restricciones a los Estados Unidos.

Pero estas noticias, con ser importantes, tampoco son la panacea definitiva. “Los beneficios en las compañías transatlánticas como IAG, Lufthansa, Air France, American, Delta y Air Canada podrían recuperarse más lentamente, incluso con la reapertura en los Estados Unidos”, dijeron los analistas de Bloomberg Intelligence.

A su juicio, falta aún uniformidad en las reglas de entrada, mientras que los viajes de negocios todavía siguen siendo un obstáculo. En los viajes de placer, los pasajeros podrían optar por rutas hacia el Caribe, donde hay menos restricciones.

EL TRÁFICO AÉREO DE LOS AEROPUERTOS DE AENA CAE UN -40% EN SEPTIEMBRE RESPECTO A 2019, HASTA LOS 16 M DE PASAJEROS

15/10/2021



AENA (Mantener, PO 135 €) hizo ayer públicas las cifras de tráfico correspondientes al mes de septiembre, que mostraron una caída del -40% respecto a los niveles alcanzados en el mismo mes estanco en 2019.

[CONSENSO DEL MERCADO](#)

No obstante, suponen multiplicar por tres los registros del año pasado. En total, los aeropuertos de AENA movieron 16 millones de pasajeros. En lo que llevamos de año, la caída es bastante más pronunciada con respecto a las cifras pre pandemia, un -64%. Por aeropuertos, tanto Barajas como El Prat presentan descensos en 2021 cercanos al -70%, aunque las instalaciones más relacionadas con el turismo, tales como Ibiza, Gran Canaria o Tenerife Norte registraron en septiembre caídas mucho más moderadas, en el entorno del -20%, en línea con lo acontecido en agosto. Como nota positiva, el tráfico de mercancías volvió esencialmente el mes pasado a niveles pre Covid, limitando el descenso acumulado al -8% en 2021.

Valoración: No son malas las cifras de tráfico de Aena, que a mitad del año acumulaba descensos

superiores

al -70% respecto a 2019, y ahora parece que los limita al -40%. Nuestra previsión para todo este ejercicio

es una caída aún del -67%, lo que parece conservador. Seguimos pensando que llegaremos a un equilibrio

con respecto a los niveles pre Covid hacia el 4T 23. Concretamente, el año próximo y 23e los descensos

relativos serían del -33 y -7%, respectivamente. La semana pasada, con motivo de la publicación de nuestro

AllCaps, rebajamos nuestras previsiones de EBITDA para Aena hasta los 626 Mn€ en 21e, y una media del

-5% los años siguientes, teniendo ya en cuenta la contabilidad de los contratos comerciales.

Pensamos que

el impacto de los recientes cambios legislativos al respecto será menor que los 700 Mn€

anunciados por la

operadora, ya que esta cifra se basa en la evolución prevista de los tráficos por el DORA II

(recuperación del

tráfico en 2026), mucho más conservadora que la nuestra.

ALITALIA, ÚLTIMA LLAMADA

15/10/2021



La compañía aérea, que ha costado a las arcas italianas más de 10.000 millones en las últimas décadas, se despide hoy tras 75 años acompañando la transformación del país.

[EL PAÍS](#)

La historia de Alitalia, su despegue, turbulencias, altibajos y aterrizajes de emergencia es también la de la Italia de los últimos 75 años. La trayectoria de sus aviones podría dibujar perfectamente el gráfico de la economía de la era democrática.

También del estado de ánimo de un país que levantó el vuelo al mismo tiempo que sus aviones comerciales y conquistó el mundo con su capacidad de innovación y sentido estético de los negocios, pero que sucumbió a la parálisis, a los errores estratégicos y al decaimiento de sus infraestructuras. Un relato que termina hoy después de una década desastrosa en la que la compañía, un gigante con pies de barro incapaz de competir en los nuevos tiempos, le ha costado unos 10.000 millones de euros al Estado. El jueves a las 23.20, con el aterrizaje del vuelo AZ1586 procedente de Cagliari, el comandante Andrea Gioia, 55 años y 15.000 horas de vuelo, pondrá fin a esta aventura y a un frondoso capítulo de la Italia moderna.

Alitalia se fundó en Roma el 16 de septiembre de 1946 con el nombre de Alitali-Aerolinee Italiane Internazionali. Su primer vuelo (Turín-Roma-Catania) surcó el cielo el 5 de mayo de 1947, el mismo año en que Italia firmaba el tratado de paz con las potencias aliadas y aprobaba su Constitución democrática. Dos meses después lo hizo también el primer trayecto internacional, desde Roma a Oslo y, en marzo del año siguiente, se inauguró el primer viaje intercontinental, una odisea de 36 horas que conectaba Milán y Buenos Aires con escalas intermedias en Roma, Dakar, Río de Janeiro y São Paulo. Fue el comienzo de los años dorados, con la contratación de las primeras azafatas y la magia de la comida caliente a 15.000 pies. En 1957, se fusionó con la otra compañía de bandera del país (Linee Aeree Italiane) y comenzó su expansión en pleno auge económico. Un periodo conocido como el milagro italiano, con algunos trazos comparables al momento que vive hoy el país gracias a los fondos de recuperación de la Unión Europea. Alitalia, sin embargo, ya no se salva ni

con otro milagro.

La compañía vivió años de enorme bonanza y exportó al mundo el famoso made in Italy a través de su icónico logo. Un diseño que podría pasar a la nueva empresa — ITA, la nueva compañía, quiere incorporarlo pagando 90 millones de euros y utilizándolo como marca— y que determinará un cambio de paso cocinado los últimos 30 años, cuando se liberalizó el mercado del transporte aéreo. El problema nació justo el día que el Estado italiano la privatizó. Pese a que a finales de los años 90 ya perdía dinero, era una aerolínea bien posicionada en un mercado de vuelos de largo recorrido y tenía una flota de 175 aviones en los que viajaban 30 millones de pasajeros al año. Todas las grandes aerolíneas públicas pasaron a manos privadas en aquel periodo, pero Alitalia fracasó en todos sus intentos hasta ver disminuida su cuota de mercado.

Protestas de trabajadores de Alitalia sobre las contrataciones de NewCo de una parte de la plantilla de la compañía, el 28 de septiembre.

Protestas de trabajadores de Alitalia sobre las contrataciones de NewCo de una parte de la plantilla de la compañía, el 28 de septiembre.

MASSIMO PERCOSSI (EFE)

La empresa intentó desde entonces varias fusiones —la más sonada con KLM, que terminó en un fracaso y una multa millonaria a la compañía holandesa—, pero nunca logró formar un gran grupo, como sus competidores. Mantuvo el personal, fue perdiendo vuelos y pasajeros —en 2020 tuvo 6,6 millones, respecto a los 52,2 de Ryanair o los 36,4 del grupo Lufthansa— y cuota de mercado. Hoy, ni siquiera es capaz de competir en los vuelos internos italianos o que salen desde Italia: Ryanair tiene 23,2% de cuota, Easyjet el 12,3%, Lufthansa el 9,2% y Alitalia el 7,8%.

En 2017, la empresa comenzó a tener un administrador público y el Estado ha tenido que inyectar desde entonces unos 500 millones cada año. El nuevo plan comporta una nueva inversión de 1.350 millones para la transformación de la compañía: pasará de tener más de 100 aviones a 52 y reducirá su plantilla a unas 2.800 personas. La idea, claro, es hacerla más manejable y adaptarla a sus ingresos para poder venderla. “El Estado pondrá ahora otros 1.350 millones de euros. Dicen que se intentará minimizar el gasto público, disparado en los últimos años. Giuseppe Conte [el anterior primer ministro] ya puso 3.000 millones de euros”, recuerda Andrea Giuricin, profesor de Economía del Transporte de la Universidad Bicocca de Milán y experto en transporte aéreo. El plan ahora está claro. “[Mario] Draghi intentará ahora venderla a uno de los grandes grupos. Pero no será fácil, porque todos tienen problemas por el impacto de la covid-19. Se llegó a esta situación porque la política no tuvo valor de dejar a Alitalia a merced del mercado. Lufthansa hizo una oferta en 2017, pero los trabajadores no se pusieron de acuerdo”, recuerda.

La sangría entre los trabajadores será notable. A partir de este viernes, 7.000 empleados se quedarán en sus casas. Una cifra que se multiplica por tres si se tiene en cuenta a todas las empresas que viven de Alitalia en la región de Lazio. El comandante Danilo Baratti es uno de ellos. Tiene 63 años y llevaba 35 en la empresa. “La sensación es horrible. Ahora comenzará una nueva compañía enana que dejará en casa a mucha gente gastando un montón de dinero. Con esa cantidad se podía hacer una inversión. La idea que circula siempre es que Alitalia es un agujero de dinero tirado. Pero eso es exactamente lo que van a hacer con ITA, malgastar esos millones”, señala. Los despidos han sido aleatorios, y muchas madres, como la asistente de vuelo Marina Cecere, de 54 años, perderán el trabajo. “Me faltaba poco para la jubilación. Unos cuatro años y medio. Tendré que encontrar trabajo, pero si no lo logran los jóvenes con un máster, imagine yo”, se lamenta.

El problema de Alitalia es que ha tenido los gastos de una compañía tradicional y los ingresos y vuelos de una con precios baratos. La nueva compañía, una suerte de emergente pública, debería revertir esa ecuación y comenzará a volar el viernes con una ruta, Milán (Linate)-Bari. De momento la idea es volar bajo, llevar ITA solo a 16 aeropuertos italianos (ni siquiera estará Florencia); a 20 más entre los de Europa, norte de África y Oriente Próximo; y a dos intercontinentales (Nueva York

y Tokio). Pero no hay confianza. El primer vuelo ha sido cancelado ya por falta de reservas. Y no está claro si la pospandemia permitirá cumplir los plazos del plan industrial fijado por el Ejecutivo, que prevé duplicar la flota y el personal hasta 2025 (de 52 a 105 aviones, y de 2.800 empleados a 5.700). La nueva compañía, quién sabe, quizá pueda acompañar también el renacer de Italia tras la crisis.