

EUROPA: LAS AEROLÍNEAS, EN CONTRA DEL ACUERDO CON QATAR

25/10/2021



La Unión Europea y Qatar permitirán que los aviones vuelen libremente por los aeropuertos interiores de cada uno de los dos territorios

[PREFERENTE](#)

“Incomprensible”, “nocivo”, “desequilibrado”: el acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Qatar, por el que las dos partes permiten que los aviones vuelen libremente por los aeropuertos interiores de cada uno de los dos territorios, despierta la ira de los europeos, que temen una competencia desleal con Qatar Airways. La cuestión es simple: Qatar sólo tiene un aeropuerto y Europa consta de 27 países y está llena de rutas interiores.

Este acuerdo es “perjudicial para todo el transporte aéreo en Europa”, dijo Zaïnîl Nizaraly, secretario de la federación de transporte del sindicato francés Force Ouvrière (FO). “Tenemos a Qatar, que tiene tres millones de habitantes de un lado y del otro, tenemos el mercado europeo que es enorme”, explica, preguntándose por el desequilibrio del acuerdo. A partir de ahora, “Qatar Airways podrá transportar a todos los pasajeros europeos a su centro de operaciones en Doha”, advierte Christophe Malloggi, delegado del sindicato central de FO en Air France.

Inusualmente, la dirección de Air France-KLM comparte la postura de sus sindicatos: “lamentar la firma de este acuerdo que probablemente refuerce significativamente la situación competitiva de Qatar en Francia y Holanda, en un momento en el que la crisis de Covid todavía está impactando fuertemente su actividad”.

Una preocupación ignorada por la Unión Europea para quien este acuerdo, el primero de su tipo con un país del Golfo, permitirá promover una “competencia libre y sin distorsiones”, así como una mayor “protección social y ambiental”.

Para este jueves, la mayoría de los sindicatos de Air France convocan a una protesta frente al Ministerio de Transporte en París para presionar al gobierno francés para que veto el acuerdo. El 22

de septiembre, el ministro de Transporte francés, Jean-Baptiste Djebbari, insinuó que Francia podría no ratificarlo si lo consideraba desequilibrado. Pero el miércoles, el ministro se limitó a decir que se aseguraría de que “su implementación se haga de manera equilibrada y en cumplimiento de las cláusulas económicas, sociales y ambientales que allí figuran”.

LOS VUELOS PREVISTOS EN ESPAÑA PARA EL INVIERNO SUPERAN EN UN 2% LOS DE 2019, PERO FALTAN VIAJEROS

25/10/2021

La asociación ALA prevé la recuperación entre 2023 y 2024 a la vista de que la ocupación de los aviones está en el 70%

CINCO DÍAS

El levantamiento de gran parte de las restricciones y el éxito de la campaña de vacunación invitan al optimismo entre las aerolíneas con actividad en España, pero aún con cautela. La Asociación de Líneas Aéreas (ALA) ha indicado esta mañana que los niveles de programación de vuelos para este invierno superan ya los índices previos a la pandemia: entre octubre de este año y marzo de 2022 se han programado 672.000 vuelos, lo que implica un alza del 1,9% respecto a la temporada invernal de 2019-2020. Esta última estuvo ya afectada en su recta final por el estallido de la pandemia.

Canarias y Baleares, con subidas del 10% en vuelos programados en comparación con el invierno de 2019, son los destinos estrella en la red de Aena. Este crecimiento se ve favorecido por el hecho de que dos años atrás se dio la quiebra de Thomas Cook, entonces uno de los mayores alimentadores de tráfico a las islas.

Respecto a la actividad real, el grado de ejecución de la programación en la temporada de invierno del año pasado fue de un bajo 70% debido esencialmente al vaivén de restricciones, una situación sobre la que ALA espera mejora en los meses venideros.

Entre octubre de este año y marzo de 2022 se han programado 672.000 vuelos en la red de Aena

El presidente del colectivo, Javier Gándara, ha mostrado la referida cautela a la hora de hablar de recuperación. Y es que, la normalización de las operaciones no se prevé hasta 2023 ó 2024. Para ello será clave “la recuperación total de los tráficos internacionales y del segmento de viajes de negocios”, ha dicho Gándara. Esta estimación de vuelta a la normalidad es más optimista que la expresada en el nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2), en el que las previsiones de tráfico de Aena no alcanzan los niveles de 2019 hasta 2025.

ALA, como otros organismos, apoya sus mejores expectativas en el hecho de que el 90% del tráfico en la red de Aena antes de la crisis sanitaria dependía del turismo y viajes por motivos familiares, que han sido los primeros viajeros en retornar, al tiempo que el 80% venía por operaciones de corto y medio radio, que también presentan mayores grados de reanimación que las de largo radio.

En el verano recién finalizado (de abril a septiembre de 2019) se han retomado una media del 58% de las operaciones respecto a 2019. Pero aunque las aerolíneas pusieron capacidad en el mercado, la cifra de viajeros ha estado aún en un 42% respecto a los volúmenes anteriores a la crisis sanitaria.

La evolución y la tendencia son positivas, pero Gándara ha hablado de una reanimación que aún será lenta en 2022. En los nueve primeros meses del año en curso el grado de recuperación de vuelos es del 51%, cuota que baja al 36% en el caso de los pasajeros. El factor de ocupación de los aviones entre enero y septiembre es del 68%, unos tres puntos mejor que en el mismo periodo de 2020, pero 20 puntos por debajo de 2019. “Los segmentos que han tirado son el doméstico y el tráfico vacacional, atenuándose la evolución en septiembre por la lenta reactivación de los viajes de negocios”, ha explicado el presidente de ALA.

ALA demanda refuerzos en los controles de Policía Nacional en los aeropuertos con más tráfico internacional

Claves para la recuperación

En un momento en que el tráfico intraeuropeo está en un 53% frente a 2019 y el intercontinental apenas alcanza el 40%, desde ALA se espera que la mayor flexibilidad en las fronteras de Reino Unido y la apertura de EE UU al tráfico no esencial para viajeros vacunados, a partir del 8 de noviembre, servirán de acicate para un mejor comportamiento tanto de la oferta como de la demanda.

La asociación también ha mostrado preocupación por la congestión en el espacio aéreo, que se acerca a niveles de 2019, y por los tiempos de espera en los puestos de revisión de pasaportes. Este último problema se ha visto agudizado por el Brexit, ante lo que las aerolíneas demandan refuerzos en los controles de la Policía Nacional, al menos en los aeropuertos con mayor tráfico internacional. Gándara ha recordado que el 80% de los retrasos de gestión del tráfico aéreo que afectan a España se producen fuera, esencialmente en Francia y Alemania. Una situación con solución posible si se desatasca la implantación de la política de Cielo Único Europeo.

Otra de las demandas de colectivo ha sido la de la armonización de las medidas sanitarias en fronteras para controlar la pandemia, así como el reconocimiento mutuo de los distintos certificados de vacunación.

LA CARGA AÉREA MEJORA LAS CIFRAS PREVIAS A LA CRISIS

El tráfico aéreo de mercancías ha emergido de la crisis sanitaria como uno de los puntales de la recuperación después de convertirse en sostén de las operaciones durante los meses más críticos de la pandemia. La Asociación de Líneas Aéreas ha desvelado esta mañana que el volumen de tráfico está en el 93% en lo que va de año respecto a 2019, con repuntes en junio o septiembre que han superado el 100%.

La necesidad de garantizar el suministro de bienes sanitarios, la apuesta de las aerolíneas por este segmento de negocio, la explosión del comercio electrónico e incluso el encarecimiento de los fletes marítimos juegan a favor del avión como modo de transporte de carga.

LAS AEROLÍNEAS LANZAN UNA OFENSIVA DE VUELOS PARA SUPERAR EL NIVEL PRE-COVID

25/10/2021



Iberia, Air Europa, Ryanair, easyJet y el resto de operadores programan un 1,9% de operaciones más que en 2019 e intentan animar la demanda.

[EXPANSIÓN](#)

Las aerolíneas ofrecen por fin, más de un año y medio después del estallido de la pandemia, indicios de que el negocio ha superado la crisis y vuelve a los niveles de 2019. Los vuelos programados en España para la temporada de invierno, que va de octubre de 2021 a marzo de 2022, son ya un 1,9% superiores a los del mismo periodo de 2019. Serán 672.000 y tendrán a Canarias y Baleares como principales destinos, según la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), en la que participan Iberia, Ryanair, Air Europa, easyJet, Air France o Lufthansa.

La cifra no solo es una señal de recuperación, sino de que las aerolíneas están dispuestas a dar la batalla en su vuelta a la normalidad. Hay más vuelos, pero el factor de ocupación aún está por debajo de 2019. La previsión es que sea del 68%, frente al 85% antes del Covid. Más aviones pero menos llenos tendrán como resultado un número de pasajeros aún un 5,2% inferior al de 2018.

Para recuperar la demanda y volver a llenar los aviones, las aerolíneas están optando por recurrir a

las ofertas. En el low cost, Ryanair ha retomado las campañas relámpago con el objetivo de liderar la recuperación en Europa. Ha ofrecido vuelos por 29,9 euros y ha programado tanto en España como en otros países 700 rutas con 20 millones de asientos. easyJet ha reforzado sus conexiones con España, especialmente con Canarias y Baleares, y ya ha recuperado los aviones aparcados durante la pandemia.

'Low cost'

Los operadores low cost son los mejor posicionados porque dominan los vuelos de corto radio. Estos enlaces se anticipan en la recuperación a los de largo radio, que tienen un margen más elevado, pero peor pronóstico. La recuperación de los vuelos turísticos con EEUU a partir del 8 de noviembre será la gran oportunidad para la remontada de las aerolíneas de IAG. Iberia acaba de reforzar su temporada de invierno con una ofensiva comercial que incluye vuelos a EEUU por apenas 111 euros y 70 vuelos semanales al país.

En la revisión de sus previsiones ofrecida ayer, ALA considera que las aerolíneas sitúan la recuperación definitiva en 2023 o 2024, cuando se normalicen los vuelos internacionales. En septiembre, el tráfico doméstico equivalía al 82% del anterior a la pandemia, pero el de los vuelos intraeuropeos era del 53% y el de los intercontinentales, de apenas el 40%. Entre los países que han establecido más impedimentos, como Argentina y Brasil, los desplomes del tráfico son hasta septiembre superiores al 80%, según Aena, mientras que otros con fronteras abiertas, como México y Colombia, donde no se pide ni cuarentena ni test de Covid, la caída es más moderada.

Por el momento, en las rutas con América la mejoría apenas ha llegado y en los corredores con Asia la situación es peor, con retrocesos entre el 90% y el 100%. En lo que va de año, han viajado 32.883 pasajeros a China, un 92% menos que antes del Covid.

Ahora es cuando comienza el gran levantamiento de restricciones de viajes internacionales, lo que, sumado a los altos índices de vacunación, permite afrontar el invierno "con optimismo", a juicio de ALA. Como preocupación de fondo, subyace el aumento de los precios del petróleo, que ejerce presión sobre la matriz de costes de las empresas.

El otro catalizador serán los viajes de trabajo. "La recuperación total de los tráficos internacionales y del segmento de viajes de negocios será clave para consolidar el sector y volver a la velocidad de crucero de antes de la pandemia", afirmó ayer Javier Gándara, presidente de ALA.

A la espera de superar la pandemia, las aerolíneas siguen pidiendo coordinación internacional en los requisitos para viajar y el reconocimiento mutuo de certificados.

LA DIFICULTAD DE PROGRAMAR LOS VUELOS

La recuperación del sector depende de varios factores: las facilidades que ponen los países para programar vuelos y las restricciones a la movilidad de los viajeros. En este cóctel también ha ayudado la potenciación del transporte de mercancías para hacer más rentables los vuelos. Ciertos países como Venezuela, China, Japón y Uruguay están cerrados al turismo y las exigencias de las autoridades hacen casi inviable la entrada para los extranjeros. En estos casos, las aerolíneas no operan conexiones regulares: los viajeros que se han desplazado hacia Japón en los últimos meses corresponden a vuelos especiales -sobre todo, por los Juegos Olímpicos y Paralímpicos- y en el caso de China se trata de chárteres. Argentina ha autorizado los vuelos con cuentagotas y con poca antelación, aunque la situación comienza a cambiar ahora y el 1 de noviembre se permitirá la apertura al turismo y compañías como Iberia podrán ofrecer en breve un vuelo diario. La situación es muy diferente en México y la mayoría de países centroamericanos, sin apenas restricciones. Tras un año y medio, Estados Unidos tiene previsto reabrir sus fronteras al turismo a partir de noviembre, lo que supondrá una verdadera inyección de optimismo para grupos como IAG -que depende de este corredor-, además de las compañías basadas en aquel país. "A una aerolínea de red como Iberia no solo nos afectan las restricciones desde España a América Latina o Estados Unidos y viceversa, sino también las que se establezcan en cada uno de los países europeos, porque el 50% de nuestros clientes de los vuelos de largo radio son conexiones, es decir que no inician su viaje en Madrid", apuntan fuentes de la compañía española. Iberia ha explicado en numerosas ocasiones las dificultades que ha tenido para organizar una programación estable y sin marcha atrás.

ESPAÑA APENAS HA RECUPERADO SOLO UN 25% DEL TRÁFICO INTERCONTINENTAL

España solo ha recuperado un 25,5% del tráfico intercontinental previo al coronavirus para desesperación de compañías como Iberia y Air Europa, pero también para otras como Qatar Airways, American Airlines, Delta Air Lines, Emirates, Cathay Pacific, Latam, Aeroméxico, Singapore Airlines o Aerolíneas Argentinas, que consideran Madrid y Barcelona como rutas importantes en sus redes.

Según datos de Aena correspondientes a los nueve primeros meses del año, por los aeropuertos españoles han pasado 4,69 millones de pasajeros de vuelos intercontinentales, frente a los 18,37 millones de antes de la pandemia. Aquí se incluyen todas las conexiones con África, América y Asia, no todas de largo radio, pero sí la mayoría.

La recuperación de poco más del 25% de la actividad intercontinental -con grandes variaciones según el destino- contrasta con el 35,8% de la media de toda la red de Aena en España y del 54,5% de los turistas nacionales.

Si en vez de analizar los nueve primeros meses del año se tiene en cuenta solo el último trimestre (de julio a septiembre), cuando se habían comenzado a levantar buena parte de las restricciones en

España, las rutas fuera de Europa captaron el 38% de los viajeros pre-Covid, frente al 84% en las conexiones dentro de España, incluidas las interinsulares. Todos estos datos demuestran la dualidad que se está produciendo en el mercado aéreo: mientras que las rutas nacionales y europeas se van aproximando a los niveles de 2019, el largo radio está lejos de las cifras de hace dos años.

Las aerolíneas siguen de cerca la evolución de estos datos porque su negocio se centra precisamente en las conexiones de largo radio. En el caso de Iberia, en 2019 el 61% de sus ingresos procedieron de este negocio.

LAS AEROLÍNEAS OBVIAN AL AVE Y OFRECERÁN MÁS VUELOS A MADRID CUANDO SE ESTRENE

25/10/2021



Aena no planifica ninguna actuación para hacer frente a la nueva competencia

[LA VOZ DE GALICIA](#)

Las tres aerolíneas que vuelan entre Galicia y Madrid no dan ningún paso atrás ante la llegada del AVE. Iberia, Air Europa y Ryanair no solo no reducen su número de vuelos a partir de enero, sino que tienen ya a la venta más frecuencias que ahora a Barajas desde Santiago, A Coruña y Vigo.

Los portales de las tres compañías ofertan en total para la semana que viene 101 vuelos de ida a Madrid y llegan a 113 en noviembre, con la temporada aérea invernal recién iniciada. Para la semana de mitad de mes de diciembre, ajena a puentes y festividades por tanto, llegan a 119 los aviones semanales en la misma relación. Y en enero, cuando se da por descontado que el AVE ya funcione en su primera fase y sitúe a Santiago a 3 horas y 20 minutos de la capital de España, a 3 y 51 a A Coruña y a Vigo a 4 horas, habrá 122 vuelos semanales en dicho eje, los mismos que en febrero. Para marzo se venden ya 120 relaciones de Galicia a Madrid, pero en abril, con el inicio de la temporada aérea estival, los vuelos programados desde las tres pistas de la comunidad hacia Barajas llegan a nada menos que a 155 por semana, según los citados portales web de las compañías.

La competencia del tren se hará aún más fuerte a partir del verano, cuando los trenes Avril entren en funcionamiento y permitan recortar 20 minutos más al viaje

Y si las compañías no se rinden de entrada al mordisco que el AVE les dará a su volumen de

pasajeros, tampoco Aena da muestras de temer un cambio notable en la actividad de sus terminales gallegas. El operador aeroportuario confía en que el efecto del tren rápido solo tenga incidencia negativa en su arranque. «En otras ciudades donde se ha implantado el AVE se ha visto que, aunque al comienzo se reduce el tráfico aéreo en esa ruta, se recupera con el paso del tiempo al incentivarse la demanda por existir mayor número de modos de transporte», señalan portavoces de Aena. La empresa indica que habrá que comprobar qué efecto tiene el tren rápido sobre los pasajeros de las tres rutas gallegas a Madrid, lo que estiman vendrá determinado por la duración del viaje, el precio de los billetes y la motivación del viaje de cada pasajero.

Pese a esa impresión previa que Aena expresa en Galicia sobre la llegada del AVE, el Documento de Regulación Aeroportuaria que el Gobierno aprobó a finales de septiembre para el período 2022-2026 señala a las tres terminales gallegas como las que más tarde se recuperan de los efectos del covid en la movilidad aérea, al sumar al retraimiento de la demanda de viajes el impacto que en la comunidad tendrá precisamente el tren rápido.

En consonancia con ese panorama que se augura en la nueva versión del documento DORA, la directora de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio de Aena reconoció en una reunión del comité aeroportuario de Galicia celebrada en abril que el efecto del AVE será notable. Siguiendo la experiencia de los aeropuertos de las ciudades a las que ha llegado el AVE en recorridos con Madrid, «suele ocurrir que en cuatro años el 50 % del tráfico aéreo (de esa relación) se pasa al modo ferroviario». Con ese horizonte, 1 millón de pasajeros se pasarían del avión al tren en Galicia, tomando los datos de tráfico del 2019, el último no afectado por la crisis del covid, o 310.293 lo habrían hecho en los nueve primeros meses de este año. Con las cifras del 2019, Peinador, el aeropuerto que más vuelos tiene con Madrid de los tres gallegos, rebajaría su volumen de usuarios en 342.279 viajeros; Alvedro en 339.693, y Lavacolla en otros 386.140, si bien el aeropuerto compostelano es el menos dependiente de Barajas, sumando ya actualmente más aviones a Barcelona incluso.

La patronal de las compañías aéreas estima que el tren de alta velocidad reduce la demanda del avión del 65 al 20 %

La Asociación de Líneas Aéreas de España (ALA) se remite a la experiencia de las ciudades en las que compiten avión y AVE para dar por hecho que el tren rápido va a dar un buen mordisco a los aeropuertos gallegos en cuanto empiece a circular. «Lo que hemos visto desde que en 1992 se puso en funcionamiento el AVE Madrid-Sevilla, es que el viajero coge tendencia a tomar el tren», indica Javier Gándara, presidente de la organización que agrupa a más de 60 compañías aéreas que operan en España. «El avión pasó de mover en el 2007 un 65 % de los viajeros de las ciudades a las que luego llegó el AVE a un 20 % en el 2019», explica el directivo.

Gándara añade un elemento más a la ecuación, la liberalización del mercado ferroviario, que cree hará que los precios del tren rápido disminuyan, como ya está haciendo Renfe con el Avlo, su tren de bajo coste, en el que se venden para la semana que viene billetes entre Madrid y Barcelona a 25 euros, por ejemplo.

La Asociación de Líneas Aéreas confía en que el pasajero que va de Galicia a Madrid para enlazar

con vuelos a otros destinos siga utilizando mayoritariamente el avión, pero reconoce que parte de las opciones en las ciudades en las que la competencia del AVE se desata, pasan por los vuelos nacionales transversales y a las islas.

Balance

Con la temporada de invierno a punto de iniciarse, ALA destaca que de enero a septiembre de este año han operado el 58 % de los vuelos que lo hicieron en el mismo período del 2019, aunque septiembre ha dado margen a cierto optimismo al alcanzarse una cuota del 74 % en la misma comparación. Cosa distinta es el nivel de ocupación de los aviones, que solo llegó al 36 % en los tres primeros semestres de este año. Es decir, remonta el número de vuelos, pero lo hace a un ritmo mucho más lento la demanda de billetes.

Javier Gándara apunta también a un cierto cambio en el perfil medio del usuario de avión, al dar mayores síntomas de reactivación el segmento de viajero de vacaciones y por motivaciones familiares, mientras está lejos de recuperarse el de negocios, aunque estima que volverá pero quizá con menos fuerza el que se movía para reuniones de su propia empresa.

AENA ABRE SU PLAN INVERSOR 2022-2026 CON LAS PLANTAS SOLARES DE BARAJAS Y EL PRAT

25/10/2021



Licitará por 100 millones una fotovoltaica de 142 MW en Madrid y el parque de Barcelona tendrá 12 MW y sale en 10 millones

[CINCO DÍAS](#)

El ambicioso plan fotovoltaico de **Aena**, por el que la compañía prevé generar un volumen de energía que cubra el consumo de la red de aeropuertos en 2026, recibe esta semana el gran banderazo de salida. Los proyectos para los dos principales aeropuertos de la red, **Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat**, salen a licitación con obras que se alargarán durante **50 meses**. Antes fue puesta en marcha, en diciembre de 2020, la pequeña **planta fotovoltaica de Fuerteventura** (1 MW).

Los concursos prometen generar fuerte interés. Aena selecciona constructoras para ejecutar el proyecto y después ocuparse ella misma de la operación de las instalaciones. También necesitará externalizar el mantenimiento. Destaca el macroproyecto de Madrid, con **142 megavatios (MW) de potencia instalada** sobre más de 300 hectáreas de suelo. Fuentes conocedoras de los detalles del concurso explican que en el aeropuerto se ha reservado espacio en distintas parcelas para

albergar unas 235.000 placas solares.

En el momento de la presentación del plan fotovoltaico se habló de la generación de energía en Barajas equivalente al consumo de más de 60.000 hogares. El presupuesto base de licitación supera ligeramente los **100 millones de euros**. Está previsto que la evacuación de electricidad al sistema se acometa a través de un acuerdo con **Red Eléctrica**.

El operador tiene presupuestada una inversión de 350 millones en parques fotovoltaicos

En cuanto a la construcción y puesta en operación del parque fotovoltaico de El Prat, el espacio disponible (unas 35 hectáreas) obliga a un menor desarrollo, con **12 MW de potencia instalada** a través de 21.000 módulos solares.

El concurso para la infraestructura catalana saldrá con un presupuesto de partida de unos **diez millones de euros**.

Se trata de las dos primeras iniciativas de calado del plan fotovoltaico de Aena y del **estreno del nuevo plan de inversiones 2022-2026**, previsto en 2.250 millones de euros, que viene incorporado en el segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2).

En el caso de Barajas, Aena tiene en construcción una planta previa de 9,2 megavatios sobre 22 hectáreas para cubrir el 16% de la necesidad anual de energía de las terminales 1, 2 y 3.

Un cuarto del plan

Los dos concursos en ciernes representan algo **más del 25% de la potencia instalada que promoverá Aena en un total de 14 aeropuertos de la red**. La compañía que preside **Maurici Lucena** prevé invertir unos 350 millones (la inversión mínima comprometida en el DORA, como proyecto estratégico, es de 141 millones hasta 2026) y ocupar con las placas solares más de 700 hectáreas de suelo. La mayor parte de la financiación la presta el Banco Europeo de Inversiones (BEI), con 315 millones firmados el pasado mes de junio.

Está previsto que las obras en los dos aeropuertos se alarguen durante 50 meses

Incluido en el **Plan de Acción Climática** de Aena, el programa de plantas fotovoltaicas debería

estar completado al cierre del nuevo quinquenio regulado. Las inversiones van con cargo a las tarifas aeroportuarias.

La ventaja para las compañías aéreas es que se construye en base a un coste medio ponderado del capital (WACC) del 6,02%, implantado en el DORA, mientras que los proyectos ofrecen rendimientos superiores al 14%. La diferencia se traduce en ahorros para las usuarias de las infraestructuras de Aena.

El plan fotovoltaico tiene entre sus hitos la producción de 950 GWh por año de energía verde, lo que equivale al consumo de más de 280.000 hogares. Aena se convertirá en la operadora aeroportuaria europea con más potencia renovable instalada, y el proyecto de Barajas **no tendrá prácticamente comparables en todo el mundo**.

Los citados 950 GWh/año calcan el consumo eléctrico en un ejercicio récord de tráfico como fue 2019. El actual contexto de tráfico afectado por la pandemia motivó que la solicitud en 2021 haya estado en el entorno de los 700 GWh.

El parque previsto para Madrid-Barajas generará 212 GWh, mientras que el de Barcelona tiene previsto alcanzar casi 20 GWh.

UN PROGRAMA QUE CRECIÓ DESDE LOS 230 MILLONES DE INVERSIÓN

Distintas acciones. Para lograr el objetivo carbon neutral en 2026, Aena cuenta con el plan fotovoltaico como principal herramienta. Pero también apuesta por la geotermia, el uso de combustibles verdes, la implantación de tecnología led, la renovación del 100% de la flota de Aena por vehículos sostenibles o la exigencia de medidas de sostenibilidad en servicios como el del handling de rampa.

Más ambicioso. El plan de energías renovables de Aena partió con una inversión de 230 millones de euros y el objetivo de generar el 70% de la energía que consumen los aeropuertos. Con la crisis sanitaria ya desatada, la iniciativa creció hasta los 350 millones de euros de inversión y el 100% de autoabastecimiento.

Factura. El ahorro buscado por Aena podría superar los 75 millones de euros anuales que gasta en luz. Acciona, Endesa e Iberdrola son los proveedores de energía de origen renovable del gestor aeroportuario tras imponerse en el concurso para el año 2020, prorrogable un ejercicio. Ya para 2022 las adjudicatarias son Endesa (todos los aeropuertos de la red excepto los de Canarias) e Iberdrola (Canarias y en el grupo de suministros de baja tensión).

EL GOBIERNO JUSTIFICA QUE AENA OBLIGUE A REABRIR LAS TIENDAS EN LOS AEROPUERTOS

25/10/2021



El Gobierno considera razonable la exigencia de reapertura que ha hecho Aena a los inquilinos de sus establecimientos en los aeropuertos que no han querido volver a levantar la persiana tras la pandemia.

[EXPANSIÓN](#)

El Ejecutivo ha contestado por escrito a una pregunta del PP sobre si se van a imponer sanciones a los locales que no han reiniciado su actividad, pese al requerimiento que les ha hecho el gestor aeroportuario.

El Gobierno dice en la respuesta, a la que ha tenido acceso Servimedia, que la recuperación del tráfico este verano ha sido intensa y "ha provocado una gran afluencia de pasajeros cuyas demandas deben ser satisfechas", y eso "justifica la solicitud de apertura de los establecimientos", en contra de lo que sostienen algunos inquilinos de que no les sale rentable volver a abrir las puertas por el impacto de la pandemia si no se les revisan los alquileres a la baja.

A la luz del volumen de viajeros que se ha retomado, a juicio del Gobierno "existe una clara rentabilidad en los operadores comerciales en el desarrollo de su actividad y ayuda a que los trabajadores puedan salir de los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) y recuperar su capacidad adquisitiva".

"En consecuencia, el reinicio de estas actividades y la reapertura de los locales son necesarias para continuar prestando un servicio de alta calidad a los pasajeros que transitan por las infraestructuras aeroportuarias de Aena. Por tanto, Aena no tiene la intención de proceder a la resolución de los contratos en vigor de los operadores, sino prestar el mejor servicio a todos los usuarios del aeropuerto, ofreciendo permanentemente a todos sus operadores una oferta de diálogo para resolver este o cualquier otro conflicto que puedan plantear", añade la respuesta parlamentaria.

UN AVIÓN DE IBERIA FRENA EN SECO PARA NO CHOCAR CON UNO DE AIR EUROPA QUE ATERRIZABA

25/10/2021



Un avión de Iberia ha frustrado este sábado su despegue cuando ya estaba efectuando la maniobra en la pista del aeropuerto de Tenerife Norte ante la inminencia del aterrizaje de otra aeronave de Air Europa.

[EL INDEPENDIENTE](#)

Un avión de Iberia ha frustrado este sábado su despegue cuando ya estaba efectuando la maniobra en la pista del aeropuerto de Tenerife Norte ante la inminencia del aterrizaje de otra aeronave de Air Europa.

Fuentes de Aena consultadas por *Efe* indican que la tripulación del avión que iba a aterrizar consideró que no habría tiempo suficiente para sincronizar ambas acciones y demoró su maniobra, emprendiendo un rodeo para ganar tiempo.

A su vez, el piloto del avión de Iberia recibió indicaciones para que frustrara el despegue. Salió de pista y tras las comprobaciones pertinentes acabó despegando con destino a Madrid, desde donde procedía la aeronave que se vio implicada en esta situación.

Según un comunicado de Iberia Express, la seguridad de la operación no se vio comprometida en ningún momento ya que «se trata de una maniobra habitual» para las que las tripulaciones están preparadas dado que estas maniobras se entrenan con frecuencia.

Iberia Express ha explicado que el vuelo I23937 operado por Iberia Express, con origen Tenerife Norte-Los Rodeos y destino Madrid, tuvo que abortar el despegue cuando estaba en la pista «por orden de la torre de control».

Durante dicha maniobra, según la compañía, «en todo momento se han cumplido los procedimientos de seguridad y se han seguido las indicaciones de los controladores que, ante el aterrizaje de otro avión, han solicitado el aborto del despegue».

Enfriaran los frenos

«Esta y otras maniobras se entrenan recurrentemente en simuladores, y siguiendo con los procedimientos de seguridad requeridos, la tripulación ha actuado adecuadamente y en ningún momento la seguridad se ha visto comprometida», añade el comunicado.

Una vez abortado el despegue, según la compañía, el avión con matrícula EC-JLI volvió al parking para repostar, dejar que los frenos se enfriaran tras la maniobra, realizar la revisión de seguridad «y operar de nuevo con normalidad el vuelo programado, despegando finalmente a las 15:24 hora local».

Según informa la *Cadena Cope*, cuando el avión de Iberia se encontraba a mitad de pista y estaba a pocos segundos de levantarse del suelo, el piloto tuvo que abortar la maniobra y frenar en seco.

El comandante explicó al pasaje que se vio obligado a tomar esta decisión porque otro avión estaba comenzando la aproximación para el aterrizaje en la misma pista, y que, de haber despegado, «habríamos chocado los dos aviones en el aire».

SUSTO EN EL AEROPUERTO DE TENERIFE: EVITAN 'IN EXTREMIS' EL CHOQUE DE DOS AVIONES

25/10/2021



Cuando el avión de Iberia estaba a pocos segundos de despegar, el piloto tuvo que abortar la maniobra y frenar en seco para desviarse a otra pista

[EL CONFIDENCIAL](#)

Un avión de Iberia se vió obligado este sábado a suspender un despegue en el último momento en el aeropuerto Tenerife Norte (antes Los Rodeos) ante el aterrizaje de otra aeronave de Air Europa. La maniobra se produjo en el mismo momento en el que el avión de Iberia se disponía a despegar. Fuentes de Aena consultadas por EFE han indicado que la tripulación del avión que iba a aterrizar consideró que no habría tiempo suficiente para sincronizar ambas acciones y demoró su maniobra, emprendiendo un rodeo para ganar tiempo.

Esta maniobra suele ser poco habitual, ya que conlleva mayor gasto de combustible. A su vez, el piloto del avión de Iberia recibió indicaciones para que frustrara el despegue. Finalmente, el incidente de vuelo, que supondrá algún tipo de investigación para analizar si se produjo algún fallo de procedimiento, fue solventado y el avión de Iberia pudo despegar rumbo a Madrid sin problemas.

Según ha informado la Cadena Cope, cuando el avión de Iberia se encontraba en la mitad de la pista y estaba a pocos segundos de despegar, el piloto tuvo que abortar la maniobra y frenar en seco para desviarse a otra pista. El comandante explicó al pasaje que se vio obligado a tomar esta decisión porque otro avión estaba comenzando la aproximación para el aterrizaje en la misma pista, y que, de haber despegado, "habríamos chocado los dos aviones en el aire".

La seguridad del avión no se vio comprometida

La seguridad de la operación no se vio comprometida en ningún momento, según ha destacado Iberia Express. En un comunicado, la compañía ha asegurado que "se trata de una maniobra habitual" para las que las tripulaciones están preparadas dado que estas maniobras se entrenan con frecuencia.

Iberia Express ha explicado que el vuelo I23937 operado por Iberia Express, con origen Tenerife Norte-Los Rodeos y destino Madrid, tuvo que abortar el despegue cuando estaba en la pista "por orden de la torre de control". Durante dicha maniobra, según la compañía, "en todo momento se han cumplido los procedimientos de seguridad y se han seguido las indicaciones de los controladores que, ante el aterrizaje de otro avión, han solicitado el aborto del despegue". Según Iberia Express, se trata de "una maniobra habitual, para la que las tripulaciones técnicas de Iberia Express están preparadas".

LA SEGURIDAD DEL AVIÓN DE LOS RODEOS NO SE VIO COMPROMETIDA, SEGÚN IBERIA: "ES UNA MANIOBRA HABITUAL"

25/10/2021



Los testigos dicen que el piloto de un vuelo con destino Madrid tuvo que abortar el despegue y frenar en seco al recibir el aviso de que otra aeronave estaba aterrizando en la misma pista. Iberia descarta que se produjera ninguna brecha de seguridad en las pistas del aeropuerto tinerfeño: "Es una maniobra que los pilotos entrenan habitualmente en los simuladores". Hace 44 años, dos aviones chocaron causando la muerte de 583 personas, la mayor tragedia de la historia de la aviación

[NIUS](#)

Decenas de pasajeros que se dirigían este sábado por la tarde a Madrid en un vuelo con salida desde el aeropuerto de los Rodeos Tenerife Norte se han visto sorprendidos cuando, al poco de despegar, el avión ha frenado en seco para evitar chocar contra otra aeronave que iba a aterrizar en la misma pista. El incidente ha recordado al peor accidente aéreo de la historia de España, en el

que murieron 583 personas tras el choque de dos aviones.

Según informa COPE Canarias, los hechos han sucedido en torno a las 14:30 hora local, cuando el vuelo Iberia 3937 ha comenzado la maniobra de despegue y ha tenido que abortar y frenar en seco.

Tal y como ha explicado uno de los pasajeros del vuelo al medio, una vez detenido el avión, el comandante ha informado al pasaje que se había visto obligado a tomar la decisión porque "al mismo tiempo, otro avión estaba iniciando la aproximación para el aterrizaje en la misma pista", y que de haber despegado "habríamos chocado los dos aviones en el aire".

El vuelo que se habría cruzado es el UX9118 de la compañía Air Europa procedente de Madrid el cual, por causas desconocidas, frustró el primer intento de aterrizaje, que realizó 20 minutos después de lo previsto, según informa COPE Canarias.

Fuentes de Aena han indicado que la tripulación del avión que iba a aterrizar consideró que no habría tiempo suficiente para sincronizar ambas acciones y demoró su maniobra, emprendiendo un rodeo para ganar tiempo. A su vez, el piloto del avión de Iberia recibió indicaciones para que frustrara el despegue.

La aeronave salió de pista y, tras las comprobaciones pertinentes, acabó despegando con destino a Madrid, desde procedía el avión que se vio implicado en esta situación.

"La azafata que estaba al lado mío se quedó completamente pálida, y la verdad que todos estábamos muy nerviosos, porque ha sido un susto grande", ha relatado el pasajero del avión de Iberia, que decidió por bajar del avión y suspender su viaje a Madrid.

La seguridad de la operación por la que se abortó la tarde de este sábado el despegue de un avión de Iberia no se vio comprometida en ningún momento, según ha destacado Iberia Express.

En un comunicado, la compañía ha asegurado que "se trata de una maniobra habitual" para las que las tripulaciones están preparadas dado que estas maniobras se entrenan con frecuencia.

Iberia Express ha explicado que el vuelo I23937 operado por Iberia Express, con origen Tenerife

Norte-Los Rodeos y destino Madrid, tuvo que abortar el despegue cuando estaba en la pista "por orden de la torre de control".

Durante dicha maniobra, según la compañía, "en todo momento se han cumplido los procedimientos de seguridad y se han seguido las indicaciones de los controladores que, ante el aterrizaje de otro avión, han solicitado el aborto del despegue".

Según Iberia Express, se trata de "una maniobra habitual, para la que las tripulaciones técnicas de Iberia Express están preparadas".

"Esta y otras maniobras se entrenan recurrentemente en simuladores, y siguiendo con los procedimientos de seguridad requeridos, la tripulación ha actuado adecuadamente y en ningún momento la seguridad se ha visto comprometida", añade el comunicado.

Una vez abortado el despegue, según la compañía, el avión con matrícula EC-JLI volvió al parking para repostar, dejar que los frenos se enfriaran tras la maniobra, realizar la revisión de seguridad "y operar de nuevo con normalidad el vuelo programado, despegando finalmente a las 15:24 hora local".

Casi 600 muertos en la mayor tragedia de la historia de la aviación

Precisamente, en el mismo aeropuerto tuvo lugar, el 27 de marzo de 1977, el peor accidente de aviación de la historia de España. Dos aviones Boeing 747, de Pan Am Airways, y KLM, chocaron en la pista de despegue del aeropuerto Los Rodeos, causando 583 muertos.

Los aviones volaban desde el aeropuerto desde Nueva York y Ámsterdam, respectivamente, al aeropuerto de Gran Canaria, pero un aviso de bomba en este aeropuerto de MPAIAC, grupo armado del Movimiento por la Autodeterminación e Independencia del Archipiélago Canario, provocó que muchos vuelos fueran desviados a Los Rodeos, incluidos estos dos.

La colisión ocurrió cuando el avión de KLM inició su carrera de despegue mientras el avión de Pan Am, envuelto en la niebla, todavía estaba en la pista y a punto de salir a la calle de rodaje. Al descubrirlo, el avión neerlandés intentó elevarse para sobrepasarlo, pero acabó embistiéndolo.

El choque causó la muerte de todos los pasajeros a bordo del KLM y la mayoría del otro. Tan solo 61 personas sobrevivieron.

IAG TOCA SU NIVEL DE PROTECCIÓN DE BENEFICIOS Y SE BUSCARÁ UNA RECOMPRA

25/10/2021



El nuevo precio de entrada está en los 1,82 euros

[EL ECONOMISTA](#)

Los nuevos *vientos de cara* que se han levantado contra IAG (la nueva cepa de coronavirus encontrada en Reino Unido, el incremento de las tasas de Heathrow y la inflación de costes impulsada por el precio de los carburantes) la han llevado a perder parte de la euforia bursátil nacida a raíz del anuncio del fin de las restricciones para viajar a Estados Unidos.

IAG fue comprada en 1,65 euros el pasado 15 de septiembre y esta semana La Cartera de *elEconomista* ha optado por venderla tras tocar su stop de protección de beneficios, que estaba situado en los 2 euros. Esta operativa, que ha tenido una duración de poco más de un mes, ha aportado una plusvalía de 2.121 euros. Una rentabilidad del 21,2%.

IAG, la aerolínea más expuesta a EEUU, eleva su potencial al 37%

En los últimos días, el consejo de IAG se ha deteriorado ligeramente, aunque se mantiene entre las 10 primeras de *La Liga Ibex de elEconomista*, que es una combinada de las recomendaciones de Bloomberg y FactSet. Por esta razón desde la herramienta se ha colocado un nuevo nivel de compra, en esta ocasión en los 1,82 euros, cerca de los niveles mínimos alcanzados esta semana. "Es un buen nivel de entrada, ya que el siguiente soporte relevante se encuentra en los 1,60 euros", explica Joan Cabrero, asesor de Ecotrader.

En este sentido, el consenso de analistas que recoge *Bloomberg* fija su precio objetivo en los 2,56 euros de cara a los próximos 12 meses, lo que implica un potencial de revalorización de más del 37% desde los niveles actuales.

Resto de la cartera

Más allá de este último movimiento, en el resto de la cartera, ACS, Ence, Endesa y Amadeus cosechan pérdidas de doble dígito para la herramienta mientras que Santander y Sacyr hacen lo contrario. Actualmente, se quedan dos firmas en el radar de La Cartera, ya que además de la propia IAG, Cellnex sigue esperando su momento para ser comprada, pese a que en los últimos días sus avances en bolsa la han alejado de su precio de entrada, que estaba situado en los 52 euros por acción.

TRANSAVIA CONTRAATA A VUELING E INCREMENTA SUS OPERACIONES EN PARÍS-ORLY

25/10/2021



Transavia France anunció la apertura de ocho nuevas rutas desde París Orly (ORY) para la temporada de verano boreal de 2022 y un aumento en la flota de 50 aeronaves a 61 para el mes de abril.

[AVIACIÓN ONLINE](#)

Desde su base en Paris Orly (ORY) a partir del 27 de marzo de 2022 iniciará las siguientes nuevas rutas: Bilbao (BIO) y La Palma (SPC) en España, Ponta Delgada (PDL) en Portugal, Ereván (EVN) en Armenia, Podgorica (TGD) en Montenegro, Glasgow (GLA) en Reino Unido, Liubliana (LJU) en Eslovenia y Skiathos (JSI) en Grecia.

Durante el 2021, ante la fuerte demanda, Transavia reforzó sus operaciones en los principales destinos en el Mediterráneo. La aerolínea low cost del grupo Air France - KLM seguirá desarrollando estos mercados y para el verano boreal de 2022 duplicará su oferta en España con respecto al verano de 2022, ofreciendo 22 rutas incluidas dos nuevas. Otros países como Italia, Grecia (con 23 rutas), Túnez y Portugal también incrementarán sus operaciones de manera superior a niveles pre-pandémicos.

También operará vuelos a Roma/Fiumicino (FCO) en Italia, Cracovia (KRK) en Polonia, Berlín (BER) en Alemania, Estocolmo (ARN) en Suecia, Ammán (AMM) en Jordania y Montpellier (MPL) en Francia.

Transavia seguirá presente en el mercado de cabotaje, su segundo segmento más importante. Brest (BES), Biarritz (BIQ), Montpellier (MPL) y Toulon (TLN) serán accesibles desde París. Desde Nantes (NTE) habrá conexiones con siete destinos en el sur de Francia y Córcega, y se operaran

otras rutas como Toulouse (TLS) – Brest (BES) y Rennes (RNS) – Montpellier (MPL).

Más aeronaves para el verano

Transavia France durante 2021 incrementó su flota de 40 a 48 Boeing 737-800 NG, mientras se prepara para recibir dos nuevas aeronaves para la temporada de invierno boreal, llevando la flota a 50. Está previsto un aumento adicional para el verano de 2022, totalizando 61 aeronaves en abril, lo que significará una flota un 20% mayor que la de 2021.

“Estamos encantados de abrir hoy nuestras rebajas para la temporada de verano de 2022. Estábamos deseosos de ofrecer cada vez más posibilidades de viaje a precios asequibles siempre con la misma calidad de servicio. Este aumento en la oferta, combinado con el aumento de 50 a 61 aviones el próximo verano, es parte de nuestro desarrollo en nuestras bases de Paris-Orly y en las regiones” dijo Nicolas Hénin, Director Gerente Adjunto de Transavia France.

Nuevas rutas para el invierno

El segundo destino en Cabo Verde de la compañía será operado con un vuelo semanal el día viernes. Estará disponible desde el 17 de noviembre de 2021 al 18 de marzo de 2022.

“Estamos muy contentos de ofrecer a nuestros clientes este nuevo destinos de postal y de desarrollar nuestra oferta hacia el archipiélago de Cabo Verde. Nuestros pasajeros ahora pueden planificar sus vacaciones de fin de año y de invierno para una estadía soleada con familiares o amigos” agregó Hénin.

Transavia trae una nueva ruta a uno de los destinos vacacionales más populares del Mar Rojo, que será operada con un vuelo semanal con aeronaves Boeing 737-800 NG de 189 asientos. El servicio estará disponible desde el 19 de diciembre al 20 de marzo de 2022.

Transavia será la única aerolínea en esta ruta con tarifas promocionales a partir de 89 euros.

LAS AEROLÍNEAS AFRICANAS NECESITARÁN 1.030 AVIONES NUEVOS EN 20 AÑOS, SEGÚN BOEING

25/10/2021



Las aerolíneas africanas requerirán 1.030 aviones nuevos para 2040 valorados en 160.000 millones de dólares y servicios de posventa como fabricación y reparación por valor de 235.000 millones de dólares, lo que permitirá el crecimiento de los viajes aéreos y economías de todo el continente, según pronostica Boeing.

ACTUALIDAD AEROESPACIAL

Las aerolíneas africanas requerirán 1.030 aviones nuevos para 2040 valorados en 160.000 millones de dólares y servicios de posventa como fabricación y reparación por valor de 235.000 millones de dólares, lo que permitirá el crecimiento de los viajes aéreos y economías de todo el continente, según pronostica Boeing.

El fabricante aeronáutico estadounidense compartió la proyección como parte de las Perspectivas del mercado comercial (CMO) de 2021, la evaluación a largo plazo de la demanda de aviones comerciales y servicios de la compañía.

Las sólidas perspectivas de crecimiento a largo plazo de África para la aviación comercial están estrechamente vinculadas al crecimiento económico anual proyectado del 3% del continente durante los próximos 20 años. Se espera que iniciativas como la Zona de Libre Comercio Continental Africana y el Mercado Único de Transporte Aéreo Africano estimulen el comercio, los viajes aéreos y la cooperación económica. Además, se prevé que la clase media y la población trabajadora de la región se duplique al final del período de pronóstico, lo que generará una mayor demanda de viajes aéreos, según Boeing.

«África tiene oportunidades saludables para expandir los viajes y el turismo, coincidiendo con el aumento de la urbanización y el aumento de los ingresos», dijo Randy Heisey, director de Marketing Comercial de Boeing para Oriente Medio y África. «Los transportistas africanos están bien posicionados para respaldar el crecimiento del tráfico interregional y capturar la participación de mercado al ofrecer servicios que conectan a los pasajeros de manera eficiente y permiten el comercio dentro del continente», añadió.

Las aerolíneas en África aumentarán sus flotas en un 3,6% por año para adaptarse al crecimiento del tráfico de pasajeros del 5,4% anual, la tercera tasa de crecimiento más alta del mundo.

Se espera que los aviones de pasillo único representen más del 70% de las entregas comerciales, con 740 aviones nuevos que apoyan principalmente la demanda nacional e interregional. Además, se estima que los transportistas africanos necesitarán 250 nuevos cuerpos anchos, incluidos modelos de pasajeros y carga, para respaldar las rutas de largo recorrido y el crecimiento del transporte aéreo.

Se espera que el 80% de las entregas de aviones africanos contribuyan al crecimiento de la flota con modelos más sostenibles y de bajo consumo de combustible, como el 737, 777X y 787 Dreamliner, y que el 20% de las entregas sustituyan a aviones más antiguos.

La demanda estimada de personal de aviación aumentará a 63.000 nuevos profesionales, incluidos 19.000 pilotos, 20.000 técnicos y 24.000 miembros de la tripulación de cabina.

Las oportunidades de servicios comerciales, como la cadena de suministro, la fabricación, la reparación y la revisión, están valoradas en 235.000 millones de dólares.

Como empresa aeroespacial líder a nivel mundial, Boeing desarrolla, fabrica y da servicio a aviones comerciales, productos de defensa y sistemas espaciales para clientes en más de 150 países. La empresa aprovecha los talentos de una base de proveedores global para promover las oportunidades económicas, la sostenibilidad y el impacto en la comunidad. El diverso equipo de Boeing está comprometido con innovar para el futuro y vivir los valores fundamentales de seguridad, calidad e integridad de la compañía.

COLOMBIA RECIBE A LOS LÍDERES DE LA AVIACIÓN DE IBEROAMÉRICA Y CARIBE

25/10/2021



Desde el domingo 24 y hasta el martes, 26 de octubre de 2021, más de 350 altos ejecutivos de la industria de la aviación comercial y representantes de gobierno se reunirán en Bogotá, Colombia.

[EXPRES.INFO](https://www.expres.info)

Desde el domingo 24 y hasta el martes, 26 de octubre de 2021, más de 350 altos ejecutivos de la industria de la aviación comercial y representantes de gobierno se reunirán en Bogotá, Colombia.

La finalidad es conducir un diálogo internacional de alto nivel, el cual se transformará en una agenda propositiva con acciones concretas dirigidas a fomentar una aviación aun más segura, eficiente y sustentable en América Latina y el Caribe.

La agenda académica del ALTA Airline Leaders Forum incluye la participación de más de 50 ponentes con amplia trayectoria y conocimiento del sector, así como representantes del sector público de Colombia y la región, incluyendo la apertura oficial del presidente de la República de Colombia, Iván Duque.

‘El AGM de ALTA y Airline Leaders Forum es el más importante encuentro presencial de líderes de la aviación comercial en América Latina y el Caribe con cerca de 20 años de existencia. La respuesta positiva y entusiasmo que hemos recibido en esta edición demuestra el compromiso de los líderes de este sector con el desarrollo de una agenda de trabajo colaborativa y propositiva a lo largo de toda la cadena de valor. En este proceso de recuperación, nuestra región tiene un gran potencial y tenemos el reto de, juntos, tomar las medidas acertadas para lograr llevar oportunidades a todos los rincones y a cada vez más personas a través de la conectividad y el transporte aéreo’, comenta José Ricardo Botelho, director ejecutivo & CEO de ALTA.

Entre los temas de la agenda se encuentran: el futuro de los viajes en las Américas y el Caribe; cuáles son las necesidades en cuanto a flota, financiamiento y arrendamiento; carga aérea y su rol para combatir el Covid-19; pista verde, el camino para el transporte aéreo más sustentable; mejores prácticas de los hubs internacionales; necesidades de infraestructura; el mercado colombiano y una conversación entre ministros de turismo sobre buenas prácticas en la región de América Latina y Caribe, cómo adaptarse a las nuevas necesidades de los viajeros y oportunidades de colaboración interregional para desarrollar destinos juntos.

‘Esta edición del ALTA Airline Leaders Forum se llevará a cabo en Colombia, un hermoso país con una geografía montañosa que hace imperativo el uso del transporte aéreo para poder trasladarse de manera segura y eficiente. Hace un par de semanas, ALTA visitó compañías del sector operando en el país y a autoridades, llevando en consideración los desafíos existentes con el objetivo que todos los actores tomen las decisiones necesarias y urgentes para capturar todo el potencial que generará beneficios para los usuarios y, finalmente, para la población. Desde ALTA deseamos fomentar el trabajo conjunto para desarrollar un servicio esencial para la población’, agregó Botelho.

ALTA es pionera en retomar eventos presenciales: primero en diciembre de 2020 con un evento técnico (ALTA CCMA & MRO Conference), con la participación de 200 personas en México y cero contagios; posteriormente en República Dominicana en agosto de 2021 con la participación de 500 personas y cero contagios. Ahora ALTA aterriza en Bogotá para reunir a los tomadores de decisión de la aviación en otro evento exitoso con discusiones propositivas y una agenda de trabajo colaborativa.

POR TIEMPO INDETERMINADO VENEZUELA RESTRINGE VUELOS INTERNACIONALES

25/10/2021



El gobierno de Venezuela ha prolongado, por un tiempo indeterminado, las restricciones a las operaciones aéreas internacionales, debido a la cuarentena preventiva de la Covid-19.

[EXPRESO.INFO](#)

El gobierno de Venezuela ha prolongado, por un tiempo indeterminado, las restricciones a las operaciones aéreas internacionales, debido a la cuarentena preventiva de la Covid-19.

Fuentes del INAC, Instituto Nacional de Aviación Civil de Venezuela, señalaron que se ‘informa al público en general, exploradores aéreos y agentes de viaje que continúan las restricciones a las operaciones aéreas de la aviación comercial, aviación general y privada’.

La finalidad de estas restricciones tiene que ver con ‘garantizar la salud de los ciudadanos que residen en Venezuela, a través de políticas que permitan mitigar los efectos ocasionados por la pandemia generada por la Covid-19’.

Desde el INAC se añade que, ‘de manera excepcional están sólo autorizadas las operaciones aéreas comerciales para el transporte de pasajeros, carga y correo’ entre Venezuela y Turquía, México, Panamá, República Dominicana, Bolivia y Rusia.

También solicitó el INAC a los operadores aéreos y agencias de viajes que no vendan pasajes para otras rutas y a los ciudadanos en general para no comprar viajes para destinos no autorizados.

No se detalla durante cuánto tiempo estará en vigor esta medida, al contrario de los anuncios sobre restricciones a las operaciones aéreas, normalmente válidos por alrededor de 30 días.

Y es que las restricciones a las operaciones aéreas en Venezuela comenzaron el 12 de marzo de 2020, en un principio con los vuelos de Europa y de Colombia y, después, a nivel global, con el propósito de trabar la pandemia de la Covid-19 en el país.