

ULTIMÁTUM DE LOS CONTROLADORES AÉREOS: IRÁN A LA HUELGA SI ENAIRE NO CESA LAS JUBILACIONES FORZOSAS

21/10/2021



Los trabajadores piden agilizar las contrataciones por el crecimiento del tráfico aéreo

[ABC](#)

La tensión entre los controladores aéreos y Enaire vuelve a dispararse. Y de nuevo a las puertas de la Navidad. La política de jubilaciones forzosas de la empresa pública ha encendido al colectivo, que avisa de que irá a la huelga si la empresa pública no da marcha atrás.

El conflicto tiene su origen en la macrohuelga que realizaron los controladores en 2010. Tras el conflicto se redactó una norma que establecía que no podía haber ningún controlador trabajando con más de 65 años. Entonces esa era la edad de jubilación.

Con el paso del tiempo, y la aplicación de la reforma laboral, la edad de jubilación se ha ido retrasando gradualmente hasta alcanzar los 66 años el pasado mes de enero. Pese a ello, Enaire inició en verano una serie de jubilaciones forzosas para controladores que cumplieran los 65 años.

Los sindicatos consideran que algunas de estas jubilaciones son en la práctica un despido. Porque determinados trabajadores no cuentan con los años suficientes cotizados para acceder a la pensión máxima. Tal y como publicó ABC, los trabajadores con menos de 66 años que se jubilen tienen que tener este año más de 37 años y tres meses cotizados para cobrar el 100% de pensión.

Ante las quejas de los controladores, la compañía aseguró hace unos días que solventaría el conflicto. Incluso el director de recursos humanos de Enaire se ha pronunciado públicamente asegurando que la empresa pública estaba buscando soluciones jurídicas para evitar que la situación se repitiese.

Los controladores han recogido el guante. Tras celebrar su congreso anual, el principal sindicato de controladores, USCA, ha anunciado que daría a la compañía un plazo máximo de 45 días para solventar esta situación. «Es algo insólito, y si no enmiendan su error nos veremos abocados a ir a la huelga», explican desde la organización de trabajadores.

Las jubilaciones forzosas han sido la gota que ha colmado el vaso, pero las relaciones entre los controladores aéreos y Enaire llevan años deteriorándose. Sobre todo por la falta de efectivos que dice sufrir la plantilla. En 2018, la matriz de Aena se comprometió a solventar este déficit de trabajadores, pero las incorporaciones se frenaron en seco durante la crisis del coronavirus.

Así, el compromiso de reponer 69 plazas y incorporar otros 78 trabajadores en 2020 quedó lejos de cumplirse. Los controladores reclaman ahora que se retomen las altas con la mayor premura, sobre todo porque el plazo medio de formación de un controlador son 30 meses y el tráfico aéreo «está creciendo por encima de lo esperado en España».

CORREOS ESTUDIA EL LANZAMIENTO DE UNA AEROLÍNEA DE CARGA

21/10/2021



La empresa pública ya encomendó a KPMG los servicios de consultoría para analizar la viabilidad del proyecto

[CINCO DÍAS](#)

El presidente de Correos, Juan Manuel Serrano, ha desvelado que la empresa pública está estudiando el lanzamiento de una línea de carga aérea que supondría un paso más en su transformación como operador logístico global.

Así lo ha anunciado Serrano durante su participación en el vigésimo cuarto Congreso de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (Upaep), que se está celebrando en Curaçao hasta el 22 de octubre, con el objetivo de potenciar las relaciones comerciales con otros operadores de la región latinoamericana.

Correos ya encomendó el pasado mes de julio a KPMG Asesores los servicios de consultoría para analizar la viabilidad del servicio de transporte aéreo por parte de Correos, según un documento publicado en la plataforma de contrataciones del Estado, pero se trata de la primera vez que la compañía lo nombra públicamente.

Este contrato tenía un valor de 66.550 euros y un plazo de ejecución de solo 21 días naturales desde la firma del mismo. Ahora, el presidente del operador público ha señalado que este posible lanzamiento se enmarca en su estrategia de crecimiento, de forma paralela a su implementación en China y otros mercados internacionales.

Correos también está estudiando crear una empresa de forma conjunta con Renfe para operar en el sector del transporte de paquetería por tren, iniciativa que se enmarca en el propósito del Gobierno, junto con Adif y Renfe, de impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, que en España se limita tan solo a menos del 5% del total.

Congreso Postal de las Américas, España y Portugal

En el marco de este Congreso en Curaçao, Correos ha organizado una reunión con los presidentes y gerentes generales de los correos latinoamericanos a fin de impulsar las relaciones comerciales y posicionar a la empresa como actor clave para la captación de volúmenes hacia y desde la región mediante la firma de alianzas estratégicas.

El presidente de Correos también ha anunciado que en la siguiente reunión del Consejo Consultivo y Ejecutivo de la organización, celebrará un foro empresarial en el que se trabajará para avanzar en las diferentes necesidades que han identificado los directivos de la región.

Asimismo, Serrano está manteniendo reuniones bilaterales con varios de sus homólogos para identificar las claves que permitan asegurar un flujo de comercio electrónico y logístico internacional que asegure una trazabilidad, el intercambio electrónico de datos y un tratamiento aduanero ágil que asegure una mejora sustancial de la experiencia del cliente.

LOS FONDOS IRRUMPEN EN LA CRISIS AÉREA: POR PRIMERA VEZ COMPRAN MÁS AVIONES QUE LAS AEROLÍNEAS

21/10/2021



Las empresas dedicadas al alquiler de aviones logran el 60% Y consiguen rentabilidades cercanas al 8% Obtienen alzas del 250% en bolsa desde mínimos mientras el sector cae

[EL ECONOMISTA](#)

El sector aéreo ha vivido un momento para la historia: por primera vez las aerolíneas han comprado menos aviones que los fondos que se dedican a arrendarlos a estas compañías. Así lo han confirmado las principales compañías del sector que, a pesar de que el covid ha golpeado el transporte, viven un buen momento. "Las aeronaves alquiladas superan el 60% de las entregas globales" afirmó Udvar-Hazy, presidente de Air Lease.

Su gran rival, AerCap, coincidió con estas afirmaciones y añadió, por su parte, que ahora mismo compran entre el 50% y el 60% de los aviones recién producidos por Airbus o Boeing. Lo que confirmaría un cambio general en el modelo de negocio que viene de lejos, pero que el covid ha terminado de apuntalar. Las aerolíneas cada vez ven menos rentable tener flotas totalmente en propiedad por la poca flexibilidad que genera esta situación ante imprevistos o cambios bruscos.

Ahora sin un rumbo claro en el horizonte para el sector, comprometerse en una compra con vistas a 20 o 30 años cuando puedes alquilar aviones por menos de un lustro parece poco atractivo. Y, por el otro lado, los fondos encuentran en los aviones activos una alta rentabilidad, superando el 8%. Una cifra muy complicada de encontrar, especialmente en un activo con tanta vida útil.

Esta es una de las causas de que 2021, un año que está siendo de dudas para el sector aéreo, las empresas de alquiler están teniendo una buena evolución. AerCap, la firma más grande con más de 1.035 aeronaves en su cartera, acumula una revalorización del 43% este 2021 y un 236% desde que se cerró el tráfico aéreo en marzo de 2020 como consecuencia de la pandemia. De hecho, ya está por encima de sus niveles prepandemia. Además este mismo año ha comprado Gecas, la segunda compañía por número de aviones (931) por 30.000 millones de dólares.

Air Lease Corp, por su parte, lleva una subida desde mínimos de la crisis del 156% y el último año acumula un avance del 36%. Y España no se ha librado de esa fiebre por el alquiler aéreo. Dunas Capital, que en 2019 creó un fondo para comprar aviones dotado con más de 100 millones de euros, ha seguido con las inversiones en este segmento en 2021. Concretamente se han realizando ya 4 compras y están negociando cerrar una quinta.

Dunas Capital estudia ampliar su fondo de leasing aéreo para aprovechar el buen momento Desde Dunas añaden que "se está produciendo una enorme entrada de capital nuevo en el sector desde el verano de 2021 de inversores que hasta ahora no tenían exposición al sector; creemos que el fondo ha encontrado una ventana de oportunidad muy apropiada para invertir". Además, explican que invertir en el mundo poscovid está teniendo "grandes ventajas" porque "está permitiendo generar una rentabilidad superior". En ese sentido, confirman que están estudiando ampliar el fondo para aprovechar las oportunidades que han surgido en este nuevo panorama.

Una subida que contrasta con la situación de las aerolíneas que, en su mayoría, aún mantienen dudas respecto a su futuro por las restricciones y la evolución de mutaciones como la variante Delta. En Europa solo IAG mantiene subidas comparables este 2021 con un 19% arriba. Lufthansa

se deja un 45% y Air France un 18%. Ryanair y Wizz Air, que eran la gran esperanza de los analistas por sus buenas condiciones, suben 'solo' un 4% y caen un 3,245 respectivamente.

En EEUU, por su parte, tan sólo American Airlines ha tenido una revalorización semejante a las firmas de leasing (29% en 2021). Sin embargo, la aerolínea bandera de la potencia norteamericana aún está lejos de alcanzar sus niveles pre pandemia, cuando, en su peor momento, llegó a caer un 70% en unos pocos meses. Delta y Southwest no superan el 10% en verde este último año.

Una tendencia que seguirá

El profesor de EAE Romà Andreu, explica el tránsito al modelo de alquiler era algo que ya estaba sucediendo pero que el covid ha potenciado claramente. "Las aerolíneas tienen que ser mucho más flexibles a la hora de poder deshacerse de estos activos" y remarca que "es mucho mejor tener un contrato de leasing y renegociarlo", especialmente en el panorama actual por que "la situación ahora es muy poco clara y comprar un avión es una inversión con mucho riesgo para las aerolíneas a día de hoy".

Además, el golpe que han recibido las aerolíneas ha provocado que se encuentren muy endeudadas y, en casos como el de Lufthansa o el de AirFrance, directamente rescatadas por sus respectivos Gobiernos. En ese entorno, conseguir un préstamo o financiación para comprar un nuevo avión es mucho más difícil para estas empresas que para fondos que tienen mucho menor apalancamiento.

"La industria del leasing tiene el capital para presentarse en el momento de la entrega y recibirla"

Uzvar-Hazy, presidente de Aer Lease explicó a Reuters la pasada semana que "es mucho mejor para Airbus tener un comprador financieramente capaz", dijo. "La industria del leasing tiene el capital para presentarse en el momento de la entrega y recibirla".

Sin embargo, Andreu defiende que hay otros factores al margen del covid que han desencadenado este cambio de paradigma. Por un lado los avances tecnológicos y el modelo de producción de gigantes como Boeing y Airbus está haciendo que se esté reduciendo la vida útil de los aviones comerciales, que ahora podría bajar de los 30 a los 20 años, haciendo menos rentable su compra.

Estos habrían sido los principales catalizadores de un cambio histórico para el sector. Por primera vez se han hecho más pedidos para el alquiler que para flotas. Queda por ver si cuando remita el covid, las empresas de leasing consiguen mantener la posición que han logrado dentro de la industria.

IBERIA MANTENDRÁ LOS AIRBUS DE VUELING

21/10/2021



Iberia Mantenimiento y Vueling han firmado un nuevo contrato para el mantenimiento de los aviones y sus motores y componentes de la aerolínea low cost.

[FLY NEWS](#)

Vueling ha adjudicado a Iberia Mantenimiento el contrato para el mantenimiento, revisión y reparación de los aviones, motores y componentes de su flota.

Se trata de un contrato de larga duración en el que se incluye que Iberia Mantenimiento, según han

explicado ambas partes "reparará y reacondicionará en exclusiva, en su Taller de Motores de Madrid, los motores CFM56-5B de los aviones A320CEO que Vueling tiene en su flota. Del mismo modo, se convertirá en el taller preferente que llevará a cabo todas las tareas de mantenimiento necesarias para otros aviones A320CEO de la aerolínea que están equipados con motores IAE V2500".

Hasta ahora, Iberia Mantenimiento se encargaba de los Airbus A320 y A321 de Vueling, principalmente en el hangar que posee en Barcelona, si bien ciertos trabajos se realizan en las instalaciones de La Muñeza en el aeropuerto de Madrid Barajas. Ahora, como decimos, el nuevo contrato amplía los trabajos a motores y componentes. Además se incluyen las revisiones C y de 6 años de los aviones, que se llevarán a cabo en ambas instalaciones. Finalmente, el contrato señala a Iberia Mantenimiento como "socio preferente para las revisiones de devolución de avión, procesos de cambio de propiedad de aeronaves que involucran a arrendadores, arrendatarios y centros de mantenimiento".

LAS AEROLÍNEAS EUROPEAS CAEN UN 8% DE MEDIA ESTA SEMANA

21/10/2021



IAG ha sido la más castigada estos tres días

[EL ECONOMISTA](#)

Pese a que era uno de los grandes sectores llamados a liderar la recuperación de la economía este año, al haber sido de los más castigados por la pandemia, la industria de las aerolíneas europeas no termina de remontar el vuelo ante la inflación de costes que están enfrentando y la nueva variante de Covid-19 encontrada en Reino Unido y que podría ser peor que la Delta.

Aunque el sectorial Travel&Leisure se anota en el año casi un 17%, la fotografía es engañosa, ya que son los hoteles y el ocio los que impulsan este índice europeo, mientras que todas las aerolíneas cosechan pérdidas desde que comenzó el ejercicio. Estos descensos van desde el 1% que pierde IAG al 23% y 28% que se dejan Air France-KLM y Lufthansa, respectivamente, desde el primero de enero.

"Estimamos que en 2022 se recuperará el 85% de los trayectos de corto radio que hubo en 2019", apuntan desde Berenberg. "No obstante, los costes se han disparado con la pandemia, presionando mucho los balances de algunas de las aerolíneas, no solo por el carburante si no también por los derechos de emisión de CO2", agregan.

Precisamente Berenberg cambió esta semana su recomendación sobre IAG después de cuatro años manteniendo su consejo de compra, llevando a sus títulos a mínimos de un mes. También Peel Hunt se la ha retirado. Por el contrario, AlphaValue le ha mejorado su consejo de mantener a comprar también esta semana.

Además de rebajar la recomendación a IAG, Berenberg también empeora su visión sobre Wizz Air a neutral, a pesar de que es la única compañía europea que ya ha recuperado la capacidad de asientos disponibles a niveles previos a la pandemia, mientras que ha elevado su consejo sobre otras dos aerolíneas, como son Lufthansa, para quien sube de vender a neutral su recomendación, y easyJet. La británica ahora es una compra para la firma de análisis germana.

"El aumento del precio del carburante es un viento de cara"

El momento del sector es complejo ya que, la recuperación de las reservas se está mitigando con el aumento de costes. "Las reservas de vuelos internos en Europa ya están recuperadas en dos terceras partes y la demanda internacional está mejorando una vez que Estados Unidos ha anunciado el final de las restricciones de cara a noviembre", apuntan desde Bank of America. "Sin embargo, el aumento del precio del carburante es un viento de cara, que se ha visto incrementado por la reducción de las coberturas en los últimos meses, por lo que los ingresos crecerán pero el beneficio no", añaden. "Wizz Air es la más expuesta a este fenómeno dada su política de no realizar coberturas mientras que easyJet e IAG son las mejor posicionadas en nuestra opinión", concluyen desde el banco norteamericano.

En este sentido, IAG, easyJet y Ryanair reciben una recomendación de compra por parte del consenso de FactSet, Wizz Air una de mantener y Air France-KLM y Lufthansa de vender.

Meliá también se deja un 10% en la semana

Las aerolíneas no han sido la única pata del sector del turismo que ha caído en los últimos días ya que también los hoteles han sido castigados. Es el caso de Meliá en el Ibex 35, cuyos títulos han cedido más de un 10% en estas últimas tres sesiones. Este mismo miércoles Alantra le rebajaba la recomendación de mantener a vender citando "una recuperación más lenta de lo previsto en algunos mercados a excepción de España y México". Recibe una recomendación de mantener.

AIR NOSTRUM SE ADJUDICA LA RUTA ANDORRA-MADRID

21/10/2021



Operará entre los dos aeropuertos con dos frecuencias semanales y saca los billetes a 59 euros.

[EXPANSIÓN](#)

Air Nostrum, la aerolínea franquiciada de Iberia para vuelos regionales, ha resultado adjudicataria del concurso convocado por el Gobierno de Andorra para la puesta en marcha y operación de la ruta que une Andorra-La Seu d'Urgell con Madrid.

Carlos Bertomeu, presidente de Air Nostrum, ha mostrado su satisfacción por la adjudicación de la ruta, que desarrollará la conectividad del Principado al incluirla en el mapa de destinos de Iberia y de la alianza Oneworld. "Air Nostrum va a poner sus más de 25 años de experiencia al servicio de Andorra, y le va a facilitar una conexión, vía el aeropuerto de Madrid, con más de ochenta destinos nacionales, europeos e intercontinentales", ha señalado. Bertomeu puso en valor "la apuesta de Air Nostrum que, siguiendo su tradición de inaugurar aeropuertos españoles, vuelve a ser la primera en abrir una ruta regular en Andorra-La Seu".

Por su parte, Jordi Gallardo, ministro de Presidencia, Economía y Empresa del Gobierno de Andorra, ha resaltado la importancia de esta adjudicación. "Para el Principado este acuerdo es la culminación de una vieja aspiración, la de conectar por aire nuestro país con el resto de ciudades de España, Europa y el mundo. Y lo hacemos de la mano de una compañía de gran prestigio y solvencia. Air Nostrum apuesta por Andorra y Andorra apuesta por Air Nostrum: es el binomio perfecto y estamos muy satisfechos", ha manifestado.

La operación de Air Nostrum para comunicar los aeropuertos de Andorra-La Seu d'Urgell y Adolfo Suárez Madrid-Barajas dispondrá de dos frecuencias semanales: viernes y domingos.

La compañía valenciana empleara un ATR 72-600, de 72 plazas y ha avanzado que los billetes de los vuelos saldrán a la venta los próximos días desde 59 euros por trayecto, todo incluido, para viajes de ida y vuelta.

Operación especial de Navidad

Aunque el convenio establecía el inicio de operaciones a partir de la semana del 10 enero, Air Nostrum ha incluido ya a Andorra en su lista de destinos con operación especial para esta Navidad. La compañía inaugurará la ruta el viernes 17 de diciembre .

El aeropuerto Andorra-La Seu d'Urgell está ubicado en el Alto Urgel, en la provincia de Lleida, y está gestionado por Aeroports de Catalunya.

SOBRECARGOS DE ALITALIA PROTESTAN EN ROPA INTERIOR EN ROMA

21/10/2021



Decenas de asistentes de vuelo de Alitalia, que dejó de existir este mes, se quitaron sus uniformes y permanecieron en ropa interior en una protesta silenciosa en el centro de Roma el miércoles.

[YAHOO NOTICIAS](#)

Víctima de sus problemas financieros, la aerolínea realizó su último vuelo el 14 de octubre. Una nueva aerolínea, ITA, comenzó a volar al día siguiente utilizando algunos aviones de Alitalia. ITA adquirió la marca Alitalia, pero incorporará a menos de 3.000 de los 10.000 empleados de la aerolínea difunta.

Dirigentes sindicales dijeron que ITA contrata a esos trabajadores con sueldos significativamente menores.

Medio centenar de exasistentes de vuelo paradas en hileras en lo alto de la colina Capitolina dejaron sus bolsos sobre los adoquines.

A continuación, lentamente y en forma sincronizada, se quitaron sucesivamente sacos, chaquetas, faldas y finalmente sus zapatos de taco alto.

Permanecieron en silencio, descalzas y vestidas solamente con una combinación, durante varios minutos. Luego recogieron cuidadosamente su vestimenta y gritaron al unísono, "¡Nosotras somos Alitalia!".

Los líderes sindicales han presionado al gobierno para que les otorgue prestaciones por desempleo durante cinco años.

CUANDO EL AEROPUERTO DE BARAJAS PARECÍA UN CLUB NÁUTICO EN MADRID

21/10/2021



La primera construcción del que hoy en día es el primera aeropuerto de España se levantó sobre unos terrenos que costaron unas 730.000 pesetas

[LA RAZÓN](#)

Una infraestructura en continua transformación. Ahora que se anuncian miles de millones en inversiones para el primer aeródromo de España, ahora que se busca su interconexión global con América y Asia, el tiempo en el que el aeropuerto internacional de Madrid se construyó, parece muy lejano. Y quizá no lo es tanto. Lo cierto es que lo que hoy conocemos por Barajas nació para suplir a los aeródromos de Alcalá, Carabanchel y Getafe, y para ello se eligió una paramera, un espacio llano y seco, de 161 hectáreas de extensión, en el noreste de Madrid, en el municipio de Barajas. La compra de los terrenos se firmó el 30 de julio de 1930 por un valor de 730 000 pesetas.

El proyecto lo realizaron el arquitecto Luis Gutiérrez Soto y el ingeniero marqués de los Álamos. Las obras del aeropuerto se iniciaron en 1929 tras la adquisición de los terrenos, y se inauguró el 30 de abril de 1931, aunque las operaciones comerciales regulares aún se demoraron varios años en realizarse. Junto a un edificio destinado a club, se construyeron hangares, garaje y taller, además de otro pequeño edificio para sala de espera de viajeros. Todo ello tenía un aire de club náutico o de club de campo, aunque la mar estaba ciertamente bastante lejos.

La planta se curvaba ligeramente imitando las alas de un avión. La parte superior se concibió como una gran terraza donde numeroso público iba a pasar la tarde contemplando las maniobras de los aviones. Todo un acontecimiento para la época. Un comportamiento relajado y tranquilo que contrasta con las prisas que en nuestros días se ven en los aeropuertos. Sin duda se viajaba -menos que hoy en día-, de otra manera. Además se construyeron hangares para avionetas, una clínica y un Club Social.

En 1957 el aumento del tráfico aéreo hizo que se proyectara un nuevo edificio terminal que empezó a funcionar en 1963. Dos años más tarde se concluyó la terminal de vuelos nacionales. Fueron diseñados por Richard Rogers. En 1965 se clausuraron las antiguas construcciones de Gutiérrez Soto sienta derribadas posteriormente.

La primera línea regular la estableció la compañía Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) con su línea a Barcelona. En los años 30 empiezan los vuelos internacionales. Al estallar la guerra civil española, LAPE suspende su plan de vuelos. Durante la contienda se realizan servicios bélicos y de transporte civil con París, Barcelona y la zona norte. Una vez terminada la guerra, Barajas recupera su condición de aeropuerto civil, con el aterrizaje el 12 de abril de 1939 de un avión alemán de compañía Lufthansa. El 1 de mayo de 1939, Iberia trasladó sus equipos desde Matacán (Salamanca) a Madrid-Barajas. A partir de entonces, y tras la segunda guerra mundial y especialmente con las relaciones abiertas con Estados Unidos, la fisonomía de Barajas y su crecimiento fue constante hasta convertirse en lo que hoy es. Un aspecto que sin duda pocos imaginaron cuando levantaron, allá por los años 30, aquel aeródromo con aspecto de club náutico donde los aviones llegaban con cuentagotas y todo llevaba un ritmo más pausado.