

## AEROLÍNEAS Y AEROPUERTOS: DURAS PALABRAS POR LAS TASAS AEROPORTUARIAS

06/10/2021



El director general de IATA, Willie Walsh, afirmó en Boston que "un aumento de los cargos de 2.300 millones de dólares durante esta crisis es indignante".

[HOSTELTUR](#)

En el marco de su 77ª asamblea general anual de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la patronal de 290 aerolíneas afirmó que los aumentos planificados en las tarifas de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) detendrán la recuperación de los viajes aéreos causando un grave perjuicio a la conectividad internacional. La organización estimó que las subidas de tasas de ambos ya han alcanzado los 2.300 millones de dólares (1.980 M €), por lo que los incrementos adicionales podrían ser "diez veces" este número si se aprueban las propuestas presentadas por los aeropuertos y los ANSP. El Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa (ACI Europe) recriminó, por su parte, que, solicitando reducciones o congelamientos sistemáticos de las tarifas aeroportuarias, IATA claramente está forzando a los aeropuertos a sufrir mayores dificultades financieras en beneficio exclusivo de las aerolíneas. "Las tarifas aeroportuarias congeladas o más bajas no evitarían que las aerolíneas ejerzan su poder de fijación de precios sobre los consumidores y aumenten las tarifas aéreas".

Ataques y contraataques

El director general de IATA, Willie Walsh, afirmó en Boston que "un aumento de los cargos de 2.300 millones de dólares durante esta crisis es indignante".

Dijo que todos en la industria de la aviación querían dejar atrás la COVID-19, agregando con dureza: "...pero poner la carga financiera de una crisis de proporciones apocalípticas sobre las espaldas de tus clientes, solo porque puedes, es una estrategia comercial que solo un monopolio podría soñar"

Defendió que, como mínimo absoluto, la reducción de costes, y no el aumento de tarifas, debe ser

una prioridad en la agenda de todos los aeropuertos y ANSP. Lo es para las aerolíneas de cara a sus clientes".

ACI señaló, por su parte, que los aeropuertos sufrieron un colapso del 60% en los ingresos en 2020 y del 65% en el primer semestre de este año debido a la pandemia de COVID-19.

"Al igual que las aerolíneas, los aeropuertos de Europa han registrado pérdidas históricas en esta crisis", agregó ACI. "Pero, a diferencia de las aerolíneas europeas más prominentes miembros de IATA, no se han beneficiado de la misma generosidad financiera de sus gobiernos"

Añadió que, como resultado, los aeropuertos "no han tenido más remedio que asumir una deuda masiva en las condiciones del mercado. La deuda financiera bruta de los aeropuertos de Europa ha aumentado hasta ahora un 200% en comparación con 2019".

En tal sentido, apuntó que las perspectivas financieras para los aeropuertos siguen siendo sombrías a pesar del aumento del tráfico aéreo desde junio, ya que la mayoría de los aeropuertos de Europa se enfrentan a una recuperación "intensiva en costos y con ingresos débiles".

"Esto es el resultado de la necesidad de ampliar las instalaciones y los servicios para adaptarse a los picos en los horarios de las propias aerolíneas, mientras que los volúmenes generales aún no generan los ingresos necesarios para cubrir los costes", dijo ACI Europe.

El director general de ACI Europe, Olivier Jankovec, recordó el perjuicio que ha significado "las generosas exenciones de uso de franjas horarias en los aeropuertos concedidas a las aerolíneas, lo que resulta en capacidad no utilizada. Estos factores están afectando particularmente a los aeropuertos grandes y de hub".

En tal sentido, agregó que, como resultado, los aeropuertos de Europa se enfrentan ahora a una "crisis de inversión" y "muchos simplemente no podrán recuperarse financieramente sin aumentar las tarifas, a menos que los gobiernos estén dispuestos a intervenir y compensar a los aeropuertos por no hacerlo".

Jankovec ha asegurado que las aerolíneas pueden permitirse pagar las tasas aeroportuarias. "En última instancia, únicamente pagan a los aeropuertos si operan, y solo semanas después de haber recaudado ingresos de los pasajeros.

También, ha considerado que "las aerolíneas no están en posición mal de darnos una lección sobre cómo preservar los intereses de los clientes, cuando durante meses se negaron a reembolsar a los

pasajeros por vuelos que no pudieron realizarse, y algunos aún no lo han hecho", respondiendo así a las afirmaciones de Walsh de que los gestores aeroportuarios estaban poniendo la carga de la crisis en los hombros de sus clientes, las compañías aéreas y recordando que la intervención de la Comisión Europea sobre esto es reveladora.

"La recuperación a largo plazo del ecosistema del transporte aéreo se garantizará estabilizando y estimulando aún más la demanda. Estos objetivos son fundamentales para las estructuras de precios de los aeropuertos, ya que más del 95% de los aeropuertos europeos ofrecen de forma rutinaria descuentos e incentivos a las aerolíneas".

---

## LA IATA COMBATIRÁ LA SUBIDA DE LAS TASAS DE LOS AEROPUERTOS POR LA PANDEMIA

06/10/2021



La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) cerró este martes su 77ª asamblea general con la promesa de que combatirá la anunciada subida de las tasas de los aeropuertos debido a la pandemia.

[EFE](#)

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) cerró este martes su 77ª asamblea general con la promesa de que combatirá la anunciada subida de las tasas de los aeropuertos debido a la pandemia.

El director general de la IATA, Willie Walsh, fue el encargado de clausurar el evento de la asociación, que representa a alrededor del 80 % de las aerolíneas del mundo, con una combativa rueda de prensa.

---

## EL SECTOR AÉREO CONFÍA EN CREAR SOLUCIONES SOSTENIBLES PARA VUELOS DE CORTO Y MEDIO RANGO

06/10/2021



Aerolíneas y aeropuertos concluyen que el ferrocarril no puede cubrir las necesidades de conectividad, si bien apuestan por la intermodalidad

## [EL MERCANTIL](#)

El transporte aéreo afronta una profunda transformación para reducir sus emisiones e impacto en el cambio climático. Aeropuertos y aerolíneas coinciden, sin embargo, en la posibilidad de encontrar soluciones durante los próximos años que permitan incrementar la sostenibilidad de los aviones. “Vamos a ver novedades tecnológicas asombrosas que demostrarán que este es un sector de futuro”, ha asegurado el presidente de Aena, Maurici Lucena, en la Barcelona New Economy Week (BNEW).

El sector apunta a una intermodalidad frente a la sustitución del avión por el ferrocarril que quieren llevar a cabo algunas administraciones públicas. En algunos países europeos, como Francia, Alemania o Austria ya se ha incentivado el uso del ferrocarril por delante del avión con impuestos o tasas a aquellas distancias que se puedan sustituir fácilmente en tren (generalmente, trayectos menores a tres horas). Ante estas medidas, más de corto plazo, desde Airports Council Internacional Europe (ACI Europe) sostienen que “nada sustituye la conectividad por aire”. Por ejemplo, según explica el director general de ACI Europe, Olivier Jankovec, “si duplicáramos la red de alta velocidad en tren de todo el continente tan solo satisfaría el 0,5% de la demanda de conectividad y de movilidad en todo el continente”. Por tanto, se trata de una “responsabilidad compartida” que se debe enfocar a la descarbonización y a colaborar con el ferrocarril: “El enemigo no es la aviación, es el carbono, y podemos confiar en llegar a la solución que necesitamos”.

“Las aerolíneas pertenecen a uno de los sectores de más difícil descarbonización, sobre todo a corto plazo, por eso la hoja de ruta que tenemos es de aquí a 2050”, ha recordado el presidente de la Asociación de las Líneas Aéreas (ALA), Javier Gándara. Apuesta por una alternativa factible de cara a la década de 2030 para los vuelos de hasta mil kilómetros en etapas típicas de un avión medio. “Suprimir los vuelos cortos no suele funcionar: en España, las cinco rutas que tienen una alternativa de alta velocidad de menos de tres horas apenas son el 0,9% de la aviación comercial en España, por lo que no resolvería mucho”, ha manifestado Gándara.

## ALTERNATIVAS ENERGÉTICAS EN MARCHA

Desde ALA apuntan a que, si bien el hidrógeno y la electricidad tardarán más, con poca probabilidad de que se usen de aquí a cinco o diez años, hay algunas tecnologías de propulsión más inminentes. Se trata, sobre todo, de los denominados combustibles alternativos de aviación (SAF por sus siglas en inglés), que pueden reducir hasta el 80% las emisiones y, sobre todo, se pueden mezclar hasta el 50% en los motores convencionales.

“Hay problemas de oferta y de precios, pues la producción de SAF a nivel mundial antes de la pandemia era apenas del 0,1% del consumo de queroseno, con un precio tres o cuatro veces mayor que el del queroseno”, ha afirmado Javier Gándara. Por ello, apunta la necesidad de aportar seguridad jurídica a los fabricantes de estos combustibles para mejorar estas cifras y apoyar a los aeropuertos para que puedan jugar un papel muy importante en el transporte de este producto. Los actores de la aviación explican que habrá que reconfigurar los recintos aeroportuarios para que acojan este tipo de energía con grandes inversiones, así como de apoyo gubernamental y europeo

con el objetivo de desarrollar soluciones sostenibles: “Ahora mismo no hay una solución fácil y llegar a ella cuesta dinero”, ha confirmado Olivier Jankovec (ACI Europe).

## RECUPERACIÓN DE LOS TRÁFICOS DE FORMA PROGRESIVA

En cuanto a la recuperación de los tráficos, los participantes en el sesión aérea del BNEW han corroborado la vuelta “progresiva y desigual” a los niveles anteriores a la pandemia. Los vuelos de corta y media distancia de pasajeros son en los que las aerolíneas depositan su confianza. La recuperación de conexiones aéreas para pasajeros tendrá también un gran impacto en la carga, puesto que la mayor parte de mercancías en avión viajan en aeronaves de pasaje (‘belly cargo’). En cuanto a los aeropuertos secundarios o especializados, estos tendrán que esperar más para recuperar los números que se daban a principios de 2019. Este nivel de recuperación es, en general y por ahora, insuficiente, aunque los expertos vaticinan mejores cifras de cara a 2023 e incluso 2024. “Los aeropuertos tienen una deuda masiva de más del 200% y deben asumir este aumento del tráfico con operaciones que deben pagar con ingresos que no llegan”, ha lamentado el presidente de la asociación europea de aeropuertos (ACI Europe).

## AMPLIACIÓN DE EL PRAT Y FALTA DE CAPACIDAD AEROPORTUARIA

Los actores participantes en este encuentro del BNEW también se han pronunciado sobre la fallida ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. El presidente de Aena, Maurici Lucena, lo ha definido como “un proyecto muy bueno para Barcelona y para Catalunya, que atraería muchas inversiones y crearía puestos de trabajo” y en el que gestor aeroportuario “seguirá insistiendo”. Aeropuertos y aerolíneas también recuerdan la falta de capacidad que muchos aeropuertos ya sufrían antes de la pandemia, incluido el de El Prat. “En el año 2019, ya estaba saturado y hay que poder volver al tráfico de antes de la pandemia”, ha señalado el presidente de ALA, Javier Gándara. Desde ACI recuerdan que otros países están implicados en el proceso de ampliación de sus aeropuertos, como Inglaterra o Suiza.

---

## **LAS AEROLÍNEAS SE COMPROMETEN A LOGRAR "CERO EMISIONES NETAS" DE CO2 EN 2050**

**06/10/2021**



La promesa se ha acordado durante la asamblea general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Supone un desafío adicional en un momento difícil para el sector aéreo, que en 2020 perdió 137.700 millones de dólares

Aerolíneas de todo el mundo se han comprometido este lunes a lograr "cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>" para 2050. El objetivo, que supone alcanzar un equilibrio entre las emisiones producidas y las eliminadas de la atmósfera, persigue luchar contra el calentamiento global. El cambio se ha acordado durante la asamblea general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) en Boston, Estados Unidos.

La estrategia consiste en reducir la mayor cantidad posible de CO<sub>2</sub> a partir de soluciones internas del sector, como los combustibles de aviación sostenibles, nuevas tecnologías, operaciones e infraestructuras más eficientes y el desarrollo de nuevas fuentes de energía sin emisiones, como la energía eléctrica y el hidrógeno. Las emisiones que no puedan eliminarse se compensarán mediante opciones como la captura y el almacenamiento de carbono.

Ninguna empresa aérea se ha opuesto

La promesa de emisiones netas cero de CO<sub>2</sub> a mediados de este siglo ha sido adoptada por consenso sin que ninguna aerolínea miembro haya planteado una objeción firme ante el endurecimiento de los objetivos. No obstante, las empresas chinas destacaron que el objetivo 2050 no es coherente con el adoptado por el gobierno de Pekín, que apunta a la neutralidad de carbono en 2060.

Este nuevo acuerdo llega 12 años después de que IATA presentara un primer plan para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aerolíneas en un 50% para 2050 respecto al nivel de 2005. Como prueba de la buena fe de las empresas, de acuerdo con Walsh, desde entonces se han invertido "cientos de miles de millones de dólares en aviones más eficientes en combustible" y el consumo medio de las flotas "ha caído más de un 20% en una década".

Según ha manifestado director general de la IATA, Willie Walsh, este acuerdo es una "necesidad" que "garantizará la libertad de volar para las generaciones futuras". La asociación, que cuenta con 290 aerolíneas que representaban el 82% del tráfico aéreo mundial antes de la pandemia, está siguiendo los pasos del sector de la aviación europeo.

Las aerolíneas han perdido más de 200 millones de dólares

"Será un desafío adicional en un momento muy difícil", ya que el sector de la aviación se ha visto gravemente afectado por la pandemia. "Pero todos debemos apoyar este compromiso y estar decididos a cumplirlo a tiempo. Eso es lo que hay que hacer", concluyó el director general Walsh.

De acuerdo con los datos ofrecidos por Walsh, las pérdidas acumuladas por el sector de la aviación comercial a consecuencia de la pandemia en el periodo de 2020 a 2022 serán de 201.100 millones de dólares, unos 173.427 millones de euros.

Mientras que en 2020 se perdieron 137.700 millones de dólares, la IATA estima que las pérdidas se reduzcan a 51.800 millones de dólares en 2021 y 11.600 millones en 2022: "Hemos pasado el peor momento de la crisis. Aunque siguen existiendo graves problemas, el camino de la recuperación está a la vista".

Las restricciones frenan los grandes vuelos

Walsh ha añadido que el segmento del transporte aéreo de mercancías está teniendo buenos resultados y que, en 2022, los viajes domésticos se acercarán a los niveles que existían antes de la crisis. No obstante, los viajes internacionales siguen estando gravemente afectados por las restricciones gubernamentales para contener la pandemia.

"La población no ha perdido su deseo de viajar y vemos una sólida resiliencia en los mercados domésticos. Pero están siendo limitados por las restricciones a los viajes internacionales, su incertidumbre y complejidad", declaró Walsh. Para el directivo de IATA, los viajeros completamente vacunados "no deberían tener su libertad de movimiento limitada de ninguna forma".

Sobre las ayudas financieras proporcionadas por los Gobiernos al sector, IATA valoró en 110.000 millones de dólares la cantidad que las aerolíneas tendrán que devolver por lo que, junto con los préstamos obtenidos de las instituciones financieras, "el sector está ahora muy apalancado" financieramente. "No queremos limosnas, pero las medidas de apoyo a los salarios pueden ser necesarias para algunas hasta permitan viajes a gran escala", declaró.

---

## **IBERIA: ANALISTAS PREFIEREN QUE COMPRE EASYJET Y NO AIR EUROPA**

**06/10/2021**



Según Cotizalia, el mercado se extiende la sensación de que, para IAG, matriz de Iberia, podría resultar una opción más razonable aguardar por una hipotética caída de Air Europa y pujar por sus activos más valiosos -principalmente sus slots-.

[REPORTUR.US](https://reportur.us)

Según Cotizalia, el mercado se extiende la sensación de que, para IAG, matriz de Iberia, podría

resultar una opción más razonable aguardar por una hipotética caída de Air Europa y pujar por sus activos más valiosos -principalmente sus slots-.

De esta manera, de acuerdo al citado medio, evitaría así cargarse con las deudas del grupo y ahorrándose un ajuste doloroso en la aerolínea adquirida, que podría resultar mucho más complejo con la influencia en la misma de la SEPI.

Los analistas, del mismo modo, dan cada vez mayor credibilidad a la posibilidad de que IAG se enfoque en alguna adquisición alternativa, con la aerolínea británica Easyjet como posible candidata (Easyjet, “en el radar” de la matriz de Iberia y Vueling).

Air Europa ya está planteando escenarios alternativos a su venta a Iberia, lo que evidencia que la posibilidad de la ruptura gana enteros con el paso de los días. IAG y el sector aéreo afrontan una lenta recuperación que puede ralentizarse aún más si suma un lastre del que carecerían sus rivales.

Además, a la deuda creciente de Air Europa, hoy parte de Globalia, se unió hace unas horas la primera comunicación oficial de las autoridades de Competencia de Bruselas en las que obliga a ceder a un tercero las rutas de Madrid con Miami, que son claves para que la operación tenga sentido estratégico para Iberia.

Según datos de vuelos de 2019, y de acuerdo con las rutas que entonces operaban cada una de ellas, entre IAG -matriz de Iberia- y Air Europa tendrían el 100% de los vuelos que unen Madrid y varios destinos en América. Es el caso de Montevideo, Panamá, Santo Domingo y Miami.

Además, también tendrían un porcentaje representativo de las conexiones entre la capital española y La Habana, en la que supondrían el 77%, y la de Quito, con el 89%. En otros destinos como Medellín, Lima, Buenos Aires o Sao Paulo, también superaría la barrera del 50%.

A estos datos habría que sumar los de otras conexiones domésticas en las que la unión de Iberia y Air Europa -tomando IAG como ejemplo- monopolizaría las rutas. Es el caso del Puente Aéreo, o la conexión de Madrid con ciudades como Valencia, Sevilla, Bilbao o Málaga y otras regiones periféricas como Asturias, Coruña y Vigo.

Ante estos porcentajes, Iberia decidió adelantarse y presentar un plan por el cual cedía parte de los slots de estas rutas a terceras aerolíneas, con Volotea para las conexiones de corto y medio radio y con World2fly para las de largo recorrido, como reveló *REPORTUR.com.ar* (Air Europa busca comprador al alejarse Iberia y temer estatización).

---



# AIR FRANCE-KLM SUBE SU APUESTA POR TRANSAVIA COMO MOTOR DE TURISMO HACIA ESPAÑA

06/10/2021



Anuncia 22 rutas entre España y Francia para la próxima temporada de verano, doblando la capacidad de 2019

## CINCO DÍAS

Una vez que ha conseguido colocarse este verano en el *top 10* de las aerolíneas con mayor actividad en España, la francesa Transavia promete elevar la apuesta por este mercado en competencia con Vueling, Easyjet o Ryanair.

La filial de bajo coste del grupo Air France-KLM ha anunciado nuevos enlaces para la próxima temporada de verano entre el aeropuerto de París-Orly y los de Bilbao y La Palma. Con ello, alcanzará 22 rutas entre España y Francia, lo que supone doblar la capacidad que tuvo desplegada en el verano de 2019. Ya en la pasada temporada alta, la francesa estrenó nueve rutas relacionadas con aeropuertos de este país.

La toma de posiciones en destinos de todo el Mediterráneo y la llegada de 11 nuevos aviones el próximo mes de abril, sitúan a Transavia como una de las compañías que más rápido buscan emerger de la actual crisis de tráfico motivada por el coronavirus. La aerolínea ha crecido especialmente hacia o desde Canarias y Baleares.

Respecto a las novedades anunciadas este mediodía, Transavia volará tres veces por semana (lunes, viernes y domingo) entre Bilbao y París-Orly con precios a partir de 33 euros por trayecto. El estreno está previsto para el 15 de abril. Pocos días después, el 23, lanzará el vuelo semanal entre La Palma y el segundo aeropuerto de París, con billetes a partir de 34 euros por trayecto.

Según Nicolas Hénin, director general comercial y de marketing adjunto de Transavia France, "España es un mercado estratégico para Transavia, en el que buscamos ofrecer cada vez más opciones de viaje a precios asequibles, siempre con la misma calidad de servicio". Los billetes para la temporada de verano de 2022 han salido ya a la venta en la web de la empresa.

Transavia conectará 16 aeropuertos españoles con París-Orly, otros dos con Nantes-Atlantique y tres más con Lyon Saint-Exupéry. Desde Ámsterdam saltará a 14 puntos de la red de Aena; desde Eindhoven lo hará a otros 11, y enlazará Róterdam con diez ciudades españolas.

---

## INTERÉS DE COMPAÑÍAS AÉREAS POR REGRESAR A

# CÓRDOBA

06/10/2021



Esteban Avilés, presidente de la Agencia Córdoba Turismo, dijo a Cadena 3 que las empresas están "en espera". "La demanda está: todos los vuelos tienen más de 80% de ocupación", resaltó.

## [CADENA 3](#)

El Aeropuerto Ingeniero Taravella de Córdoba permite por el momento únicamente vuelos de cabotaje y vuelos internacionales de países limítrofes.

Al respecto, Esteban Avilés, presidente de la Agencia Córdoba Turismo, explicó a Cadena 3 que desde las empresas aéreas tienen interés en regresar a Córdoba.

Y anticipó que la habilitación de vuelos internacionales del mundo sería en noviembre. Sin embargo, aún falta el aval definitivo de la ANAC para restituir las líneas previas a la pandemia y que vuelvan paulatinamente a la normalidad.

"No hemos tenido precisiones sobre el regreso de los vuelos internacionales, solo las aerolíneas privadas anticiparon que, con 15 días de aviso previo, tendrían tres o cuatro vuelos semanales", expresó.

Y agregó: "Las empresas que trabajan con Córdoba están en una posición de espera de la habilitación. Y la demanda está: todos los vuelos tienen más de un 80% de demanda".

---

## **VUELOS GRATIS DURANTE UN AÑO: UN PREMIO QUE PODRÍA CAER EN GALICIA**

06/10/2021



Una aerolínea asentada en la comunidad gallega anuncia una sorpresa para su pasajero 40 millones

## [FARO DE VIGO](#)

Vuelos gratis durante todo el año 2022. Este es el atractivo premio que se llevará el pasajero que compre el billete 40 millones de una conocida aerolínea asentada en Galicia.

Se trata de Iberia Express que está a punto de alcanzar los 40 millones de pasajeros tras más de nueve años de operaciones y para celebrarlo premiará al cliente que compre ese billete con vuelos gratis todo el año a los más de 30 destinos a los que opera la aerolínea. Entre los clientes que hagan sus reservas en [iberiaexpress.com](http://iberiaexpress.com) en los próximos días saldrá el pasajero y ganador de este premio tan atractivo.

En palabras de Evandro Vianna, director comercial de Iberia Express, “en esta etapa de recuperación y vuelta progresiva a la normalidad, queremos agradecer el compromiso y la confianza depositada por cada uno de nuestros pasajeros y es que, a pesar de las circunstancias, ellos han sido nuestro motor fundamental para seguir adelante, seguir volando y recuperando la actividad. Por eso queremos celebrar por todo lo alto este hito tan importante para nosotros: cuarenta millones de pasajeros en nueve años, cuarenta millones de experiencias y cuarenta millones de historias diferentes a bordo de nuestros aviones”.

Actualmente opera la ruta directa entre Santiago de Compostela y Madrid

La aerolínea opera actualmente la ruta entre Santiago de Compostela y Madrid. Desde Vigo y A Coruña se puede enlazar en la capital a través de los aviones de Iberia. A mayores, Iberia Express opera en verano un vuelo directo entre Peinador y Tenerife

El afortunado que se convierta en el pasajero 40 millones podrá volar gratis todo el año a cualquiera de los más de 30 destinos a los que vuela Iberia Express. Desde la aerolínea destacan que la persona afortunada podrá disfrutar del cálido clima de Canarias, de los paisajes exóticos de Lanzarote, las magníficas playas de Fuerteventura o la gastronomía local de Gran Canaria. Podrá viajar a capitales europeas como París, llena de monumentos históricos y ambiente bohemio, o Dublín, donde disfrutar de sus verdes parques, su histórico patrimonio o explorar los alrededores llenos de naturaleza. Y en los meses de verano, podrá descubrir las calas paradisíacas de las islas griegas o el mar turquesa de Baleares.

---

## **GULFSTREAM AMPLÍA SU FAMILIA DE AVIONES CON DOS**

# NUEVOS MODELOS

06/10/2021



Gulfstream Aerospace, filial de General Dynamics, ha presentado dos nuevos aviones con los que expande su familia de jets ultramodernos:

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Gulfstream Aerospace, filial de General Dynamics, ha presentado dos nuevos aviones con los que expande su familia de jets ultramodernos: el Gulfstream G800, el avión de mayor alcance en la historia de la compañía, y el Gulfstream G400, el primer modelo de cabina grande en más de una década.

“Durante más de seis décadas, Gulfstream ha liderado la industria de la aviación comercial con nuestro compromiso con la mejora continua y estableciendo constantemente nuevos estándares de seguridad, rendimiento, innovación y comodidad”, asegura Mark Burns, presidente de Gulfstream.

El G800 ofrece a los clientes el rango más largo en la flota de Gulfstream con 14.816 kilómetros a Mach 0.85 y 12.964 kilómetros a Mach 0.90. Impulsado por motores Rolls-Royce Pearl 700 de alto empuje y el ala y la aleta diseñadas por Gulfstream introducidas en el Gulfstream G700, el G800 también presenta una eficiencia de combustible mejorada.

“Diseñamos el G800 de rango ultralargo para extender el alcance de nuestros clientes a más personas y lugares en todo el mundo”, explica Burns. «El G800 redefine lo que significa ir más lejos y más rápido en un Gulfstream y ofrece aún más ahorro de tiempo con su impresionante alcance a alta velocidad».

El G800 está diseñado para acomodar hasta 19 pasajeros y ofrece hasta cuatro áreas de estar o tres áreas de estar con compartimento para la tripulación. También cuenta con la exclusiva experiencia de cabina Gulfstream con aire 100% fresco, nunca recirculado, niveles de ruido silenciosos, cabina de baja altitud líder en la industria y 16 ventanas ovaladas panorámicas Gulfstream.

Por su parte, el nuevo G400 ofrece una combinación de rendimiento de largo alcance y alta velocidad, comodidad de la cabina y eficiencia medioambiental incomparable en su clase. Además, reduce el consumo de combustible, las emisiones y el ruido mediante gracias al diseño aerodinámico de ala limpia de Gulfstream y los motores avanzados Pratt & Whitney PW812GA.

La aeronave volará 7.778 kilómetros a su velocidad de crucero de largo alcance de Mach 0,85. Se ofrecen tres planos de planta, con opciones para asientos de hasta nueve, 11 ó 12 pasajeros. Además, el G400 ofrece la exclusiva experiencia de cabina Gulfstream y 10 ventanas ovaladas panorámicas Gulfstream.

“El G400 se concibió y diseñó teniendo en cuenta la opinión directa del cliente. Cuenta con características revolucionarias de confiabilidad y seguridad que fuimos pioneros con nuestro galardonado Symmetry Flight Deck y la cabina más grande de su clase, lo que lo convierte en una versión sobresaliente a nuestra flota de próxima generación”, comenta Burns.

Tanto el G800 como el G400 están equipados con la cubierta de vuelo Gulfstream Symmetry con barras laterales de control activo vinculadas electrónicamente, una primicia en la industria, y 10 pantallas táctiles. Las pantallas de visualización dual head-up en el G800 cuentan con el nuevo Sistema de Visión Combinada (CVS) de Gulfstream que une el Sistema de Visión de Vuelo Mejorado (EFVS) y el Sistema de Visión Sintética (SVS) en una sola imagen, aumentando el conocimiento de la situación del piloto y el acceso a más aeropuertos en todo el mundo.

Se anticipa que las entregas a los clientes de G800 comenzarán en 2023 y las de los G400 comenzarán en 2025.

---

## **ETIHAD AIRWAYS BUSCA TRIPULANTES DE CABINA A NIVEL MUNDIAL**

**06/10/2021**



La aerolínea Etihad Airways ha iniciado una campaña de reclutamiento de tripulantes de cabina en todo el mundo de hasta 1.000 personas.

### [ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La aerolínea Etihad Airways ha iniciado una campaña de reclutamiento de tripulantes de cabina en todo el mundo de hasta 1.000 personas. Los días de contratación internacional se llevarán a cabo en 10 ciudades diferentes de los Emiratos Árabes Unidos, Oriente Medio y Europa, incluidos Egipto, Líbano, Rusia, España, Italia y los Países Bajos.

Los solicitantes interesados en asistir a los días de contratación y unirse al equipo de tripulantes de cabina de la aerolínea deben registrarse con anticipación visitando la web de la compañía. Los empleados despedidos debido a la pandemia pueden postularse a través del programa de ex

alumnos de la aerolínea, que actualmente anuncia los puestos disponibles.

Jihad Matta, jefe de Rendimiento y Soporte de Tripulación de Etihad Airways, asegura que “Etihad está en condiciones de poder comenzar a contratar tripulantes de cabina nuevamente. Los últimos 18 meses han sido increíblemente difíciles, sin embargo, hay muchos motivos positivos a medida que disminuyen las restricciones de viaje y aumentamos las operaciones para satisfacer la creciente demanda. Una parte fundamental de esto es la reconstrucción de nuestro equipo de tripulación de cabina”.

“Para aquellos interesados en unirse, esta es una oportunidad increíble de ser parte de algo especial, donde no habrá dos días de trabajo iguales y recibirán apoyo para hacer crecer su carrera en cada paso del camino”, explica Matta.

El directivo asegura que “en cada una de estas ciudades, buscaremos candidatos que tengan pasión por brindar un servicio al cliente excepcional y crear momentos memorables para los huéspedes. Buscamos personas que ayuden a hacer crecer nuestro negocio y que se unirán a nosotros en nuestra misión de llevar el mundo a Abu Dhabi”.

Los candidatos seleccionados se someterán a un programa de formación integral en Abu Dhabi, que incluye todos los aspectos de la seguridad de la cabina y la prestación de servicios. La capacitación se llevará a cabo en Zayed Campus, la academia de formación de la aerolínea, y al final del programa, las personas recibirán oficialmente sus alas.

La tripulación de cabina cuenta con ingresos libres de impuestos, seguro médico de la empresa, beneficios de viaje en condiciones favorables, transporte, uniformes, alojamiento de empresa totalmente amueblado en Abu Dhabi y descuentos en alimentos y bebidas y actividades de ocio en el entorno fresco y vibrante de la capital del país. EAU.

---

## **LEONARDO ACTUALIZARÁ LOS SISTEMAS DE MANIPULACIÓN DE EQUIPAJES EN 10 AEROPUERTOS ESPAÑOLES**

**06/10/2021**



La compañía se adjudicó los tres lotes que cubren los aeropuertos de La Palma, Santiago-Rosalía de Castro, Valencia, Asturias, Bilbao, Jerez, Reus, Lanzarote, Internacional Región de Murcia y Sevilla, con contratos combinados por un valor superior a los 35 millones de euros.

[ACTUALIDAD AERROESPACIAL](#)

El gestor aeroportuario Aena ha elegido a Leonardo para actualizar la logística en 10 aeropuertos españoles, reforzando su posición de liderazgo en el sector de la manipulación de equipajes y asegurando que los sistemas cumplan con los últimos estándares de seguridad.

La compañía se adjudicó los tres lotes que cubren los aeropuertos de La Palma, Santiago-Rosalía de Castro, Valencia, Asturias, Bilbao, Jerez, Reus, Lanzarote, Internacional Región de Murcia y Sevilla, con contratos combinados por un valor superior a los 35 millones de euros.

En concreto, Leonardo, que entregará las mejoras en consorcio con la constructora española Cemosa, tiene previsto realizar la sustitución de componentes de transporte de equipajes, equipos electromecánicos, de control, supervisión y gestión para la clasificación de equipajes. Los sistemas de manipulación de equipaje también estarán equipados con tecnología de seguridad aprobada por la Norma 3 de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC), incluidos escáneres de rayos X y tomografía computarizada (TC). Por su parte, Cemosa asumirá la responsabilidad de las obras civiles y las actualizaciones de los sistemas auxiliares.

Los 10 aeropuertos se actualizarán simultáneamente y el trabajo durará menos de dos años. Leonardo está garantizando el funcionamiento continuo de los servicios de gestión de equipaje durante la duración del trabajo de actualización y ha llevado a cabo actividades complejas de planificación y coordinación con su cadena de suministro para garantizar la continuidad.

La selección de Leonardo refuerza la posición de la empresa como líder del mercado en el manejo de equipaje, habiendo trabajado en aeropuertos europeos como Roma Fiumicino, Milán Malpensa y Bérgamo, Zúrich, Frankfurt, Ginebra, París Orly, así como en aeropuertos de Oriente Medio y Asia Pacífico, incluidos Aeropuerto Internacional de Kuwait y Aeropuerto Internacional de Hong Kong.

---

## **AEROPUERTO DE PUNTA CANA, GALARDONADO NUEVA VEZ COMO EL ‘MEJOR DE LA REGIÓN’**

**06/10/2021**



El aeropuerto Internacional de Punta Cana recibió, por quinto año consecutivo, en la ceremonia de los premios de Calidad del Servicio Aeroportuario (ASQ) del Consejo Internacional de Aeropuertos los galardones al “Mejor de la Región” y “Mejores Medidas de Higiene por Región”.

La ceremonia fue celebrada en Montreal, Canadá, durante la Cumbre Global de Experiencia del Cliente (Customer Experience Global Summit) en asociación con Amadeus, reconociendo 108 premios que han sido ganados por 89 aeropuertos individuales de todo el mundo.

El director de Operaciones Landside de la terminal, Alberto Smith, recibió los galardones en representación del aeropuerto de la mano de Elena Avila, Executive VP Airport IT and Airline Operations de Amadeus y Luis Felipe de Oliveiras, director general del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), correspondiente al “Mejor Aeropuerto por Tamaño y Región” en la categoría de 5 a 15 millones de pasajeros en el Caribe y Latinoamérica, y también es reconocido con las “Mejores Medidas de Higiene por Región” implementadas para la prevención del Covid-19.

“En medio del año más desafiante en la historia de nuestra industria, los premios ASQ del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI, por sus siglas en inglés) reconocen a los miembros que han priorizado escuchar y responder a la voz del cliente; esto nunca ha sido más importante”, expresó de Oliveira.

Por primera vez, el premio a “Mejores Medidas de Higiene por Región”, ganado por 33 nuevas terminales, permitió a los aeropuertos un método confiable para medir las respuestas de los viajeros en las encuestas sobre las nuevas medidas de salud.

Los Premios de Calidad del Servicio Aeroportuario (ASQ) es el programa líder de evaluación comparativa y medición de las experiencias de viajeros en aeropuertos, valorando la satisfacción de los pasajeros y con esta nueva categoría reconoce como los aeropuertos han respondido a las medidas de prevención ante el Covid-19.

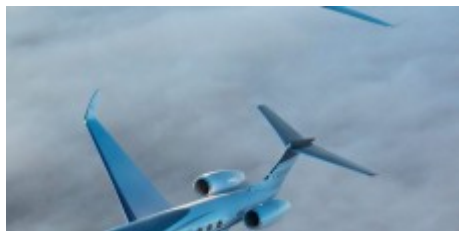
El Aeropuerto Internacional de Punta Cana es el primer aeropuerto de República Dominicana en lograr este reconocimiento y mantenerlo por cinco años consecutivos, afianzándose como uno de los 10 principales aeropuertos de América Latina y el más importante del Caribe insular.

---

## **GULFSTREAM AMPLÍA SU FAMILIA DE AVIONES CON DOS NUEVOS MODELOS**

**06/10/2021**





#### ACTUALIDAD AEROESPACIAL

Gulfstream Aerospace, filial de General Dynamics, ha presentado dos nuevos aviones con los que expande su familia de jets ultramodernos: el Gulfstream G800, el avión de mayor alcance en la historia de la compañía, y el Gulfstream G400, el primer modelo de cabina grande en más de una década.

Gulfstream Aerospace, filial de General Dynamics, ha presentado dos nuevos aviones con los que expande su familia de jets ultramodernos: el Gulfstream G800, el avión de mayor alcance en la historia de la compañía, y el Gulfstream G400, el primer modelo de cabina grande en más de una década.

“Durante más de seis décadas, Gulfstream ha liderado la industria de la aviación comercial con nuestro compromiso con la mejora continua y estableciendo constantemente nuevos estándares de seguridad, rendimiento, innovación y comodidad”, asegura Mark Burns, presidente de Gulfstream.

El G800 ofrece a los clientes el rango más largo en la flota de Gulfstream con 14.816 kilómetros a Mach 0.85 y 12.964 kilómetros a Mach 0.90. Impulsado por motores Rolls-Royce Pearl 700 de alto empuje y el ala y la aleta diseñadas por Gulfstream introducidas en el Gulfstream G700, el G800 también presenta una eficiencia de combustible mejorada.

“Diseñamos el G800 de rango ultralargo para extender el alcance de nuestros clientes a más personas y lugares en todo el mundo”, explica Burns. «El G800 redefine lo que significa ir más lejos y más rápido en un Gulfstream y ofrece aún más ahorro de tiempo con su impresionante alcance a alta velocidad».

El G800 está diseñado para acomodar hasta 19 pasajeros y ofrece hasta cuatro áreas de estar o tres áreas de estar con compartimento para la tripulación. También cuenta con la exclusiva experiencia de cabina Gulfstream con aire 100% fresco, nunca recirculado, niveles de ruido silenciosos, cabina de baja altitud líder en la industria y 16 ventanas ovaladas panorámicas Gulfstream.

Por su parte, el nuevo G400 ofrece una combinación de rendimiento de largo alcance y alta velocidad, comodidad de la cabina y eficiencia medioambiental incomparable en su clase. Además, reduce el consumo de combustible, las emisiones y el ruido mediante gracias al diseño aerodinámico de ala limpia de Gulfstream y los motores avanzados Pratt & Whitney PW812GA.

La aeronave volará 7.778 kilómetros a su velocidad de crucero de largo alcance de Mach 0,85. Se ofrecen tres planos de planta, con opciones para asientos de hasta nueve, 11 ó 12 pasajeros. Además, el G400 ofrece la exclusiva experiencia de cabina Gulfstream y 10 ventanas ovaladas panorámicas Gulfstream.

“El G400 se concibió y diseñó teniendo en cuenta la opinión directa del cliente. Cuenta con características revolucionarias de confiabilidad y seguridad que fuimos pioneros con nuestro galardonado Symmetry Flight Deck y la cabina más grande de su clase, lo que lo convierte en una versión sobresaliente a nuestra flota de próxima generación”, comenta Burns.

Tanto el G800 como el G400 están equipados con la cubierta de vuelo Gulfstream Symmetry con barras laterales de control activo vinculadas electrónicamente, una primicia en la industria, y 10 pantallas táctiles. Las pantallas de visualización dual head-up en el G800 cuentan con el nuevo Sistema de Visión Combinada (CVS) de Gulfstream que une el Sistema de Visión de Vuelo Mejorado (EFVS) y el Sistema de Visión Sintética (SVS) en una sola imagen, aumentando el conocimiento de la situación del piloto y el acceso a más aeropuertos en todo el mundo.

Se anticipa que las entregas a los clientes de G800 comenzarán en 2023 y las de los G400 comenzarán en 2025.

---

## **SISTEMAS DE GESTIÓN DE TRIPULACIONES DE AVIACIÓN COMERCIAL MERCADO ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN, PERSPECTIVAS DE FUTURO E IMPULSORES DEL CRECIMIENTO HASTA 2030.**

**06/10/2021**



El informe ofrece un perfil completo de la compañía de los principales jugadores que compiten dentro del mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial

### [EL INFORMATIVO INMOBILIARIO](#)

El informe ofrece un perfil completo de la compañía de los principales jugadores que compiten dentro del mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial con una alta especialización en la participación, margen de beneficio , ingresos netos , ventas, cartera de productos, nuevas aplicaciones, desarrollos recientes y una serie de otros factores. También arroja luz sobre el panorama de los vendedores para ayudar a los jugadores a tomar conciencia de los futuros cambios competitivos dentro del mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial.

El mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial cubre el panorama del mercado y su perspectiva de crecimiento en los próximos años, este informe cubre la estructura de la industria e incluso el panorama, los problemas junto con las estrategias comerciales y la eficacia de la industria. el objetivo del informe de mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial es apoyar a los principiantes también como jugadores existentes en la obtención de

Contador de Partículas Portátil perspicaz y tomar las decisiones adecuadas apoyado.

El informe enumera los principales actores dentro de las regiones y sus respectivas cuotas de mercado sobre la idea de los ingresos mundiales. También explica sus movimientos estratégicos en los últimos años, las inversiones en innovación de productos y los cambios en el liderazgo para mantenerse a la vanguardia dentro de la competencia. Esto puede dar al lector un punto de apoyo sobre los demás, ya que a menudo se toman decisiones bien informadas observando la imagen holística del mercado.

Principales Jugadores Clave:

- Fujitsu
- IBS Software Services
- Sabre Airline solutions
- Jeppesen. Other players include Hexaware
- Blue One Software
- ameliaCREW.

El estudio de investigación del mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial cubre la Introducción, el alcance del producto, el esquema del mercado, las aperturas del mercado, el peligro del mercado, el impulso principal significativo del mercado junto con los fabricantes más altos y examina sus opciones de negocios, ventas y valor para el término 2021 y 2030. Además, el informe da la idea detallada del mercado al hablar de la oposición entre la mayoría de los fabricantes. El informe investiga el mercado con la ayuda de ofertas, ingresos y compartir información para 2021 y 2030.

La epidemia de Covid-19 está afectando a empresas y mercados de todo el mundo, lo que, desafortunadamente, causa fluctuaciones significativas en el mercado. Nuestro equipo de expertos ha desarrollado un informe especial basado en el estado actual de la covid-19 y su impacto en el mercado y los desafíos futuros. Usted lo explorará para mantenerse actualizado. Haga clic para descargar el informe covid-19 y su impacto en el mercado: <https://marketresearch.biz/report/commercial-aviation-crew-management-systems-market/covid-19-impact>

El informe ofrece:

- \* Información sobre toda la estructura del mercado, el alcance, la rentabilidad y el potencial.
- \* Percepción de secciones importantes del mercado, por ejemplo, estudio de predicción.
- \* La visión de las oportunidades futuras y los posibles peligros y riesgos para la industria.

Segmentación del mercado mundial Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial :

Key Market Segments

technology

- speech recognition
- digital audio
- video & image watermarking
- acoustic & digital video fingerprinting
- optical character recognitio

service

- managed services
- value-added services
- professional services

Solicite un Descuento en el Informe de Mercado de Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial [https://marketresearch.biz/purchase-report/?report\\_id=24824](https://marketresearch.biz/purchase-report/?report_id=24824)

Tabla de contenidos Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial Informe de Mercado:

Capítulo 01-Resumen y aspectos destacados de la Investigación económica

Capítulo 02-Introducción y Visión general del mercado

Capítulo 03 – Mercado global Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial: Visión general de la tecnología actual y las tendencias actuales

Capítulo 04 – Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial Análisis de Mercado y Clima 2021-2030

Capítulo 05-Deterioro con la ayuda de la Región, el usuario final

Capítulo 06-Estilos Actuales y Próximos cambios en el Mercado Sistemas de gestión de tripulaciones de aviación comercial