
DEL 11-S AL COVID: LA AVIACIÓN MULTIPLICA POR 12 LAS PÉRDIDAS TRAS LOS ATENTADOS

14/09/2021



En 2001 fueron de 12.200 millones, frente a los 152.000 que se ha dejado el sector aérea en la pandemia

[EL MUNDO](#)

A J.D.O. [los atentados del 11 de septiembre](#) le pillaron precisamente en Nueva York, donde había volado el día antes, como copiloto, en un avión de Iberia. Cuenta que esa mañana se despertó en el hotel, encendió la tele y **vio ardiendo las Torres Gemelas**.

LA SUBIDA SALARIAL DE LOS NUEVOS CONVENIOS SE ESTANCA EN EL 1,5%, LA MITAD QUE LA INFLACIÓN

14/09/2021



La negociación entre empresas y trabajadores se está caracterizando por la moderación en la recuperación, evitando los efectos de segunda ronda de la subida temporal del IPC

[COTIZALIA](#)

Este parón se produce en un momento de escalada de los precios, con la factura de la luz y el gas disparada y el IPC registrando la mayor subida en una década. Según los registros del Ministerio de Trabajo, la subida salarial pactada en los convenios colectivos firmados este año hasta el mes de

agosto se limita al 1,5%.

La variación salarial es la más baja desde los años en que España estuvo con tasas de inflación negativas, entre 2014 y 2016. Sin embargo, en esta ocasión los precios están subiendo más de un 3%, lo que implica una importante pérdida de poder adquisitivo para los trabajadores. En los convenios de empresa, la subida es inferior, del 0,99%, lo que implica una caída del salario real superior al 2%.

En plena escalada de los precios, la subida salarial cada vez es más leve. Esto significa que están siendo los trabajadores quienes asumen la mayor parte de este aumento de los costes. Sin embargo, al mismo tiempo, esta ralentización de los salarios supone un 'cortafuegos' para la inflación, ya que se evita el círculo vicioso que generan los efectos de segunda ronda. Esto es, cuando los costes laborales de las empresas suben, estas tienden a trasladarlos a los precios, generando una espiral difícil de frenar. Los sindicatos están aceptando, en sus mesas de negociación, que la subida de la inflación es una situación coyuntural y, por tanto, están firmando subidas salariales moderadas muy inferiores al IPC.

La presidenta del Banco Central Europeo, Christine Lagarde, señaló en la reunión de la entidad de la semana pasada que uno de los argumentos para mantener los estímulos es que la inflación todavía no está generando presiones inflacionistas sobre los salarios. España es el ejemplo paradigmático: mientras la inflación acelera, la retribución se estanca.

Este dato es también relevante para el debate sobre el salario mínimo. Trasladar al SMI la subida de los salarios de convenio implicaría un incremento de 14,25 euros, esto es, en la parte baja de la horquilla que está estudiando el Ministerio de Trabajo, que va desde los 12 hasta los 19 euros. Esta cifra está lejos de la subida del SMI que piden los sindicatos, de 25 euros, lo que supondría un alza del 2,6%.

El pinchazo

El parón de los salarios de convenio evidencia varios factores. El primero, que los trabajadores están asumiendo que la inflación será temporal y, por tanto, aceptan perder poder adquisitivo. Lo hacen, además, en una coyuntura económica que todavía está siendo delicada, en especial en sectores relacionados con el turismo y el ocio.

Pero también es consecuencia del pinchazo de la negociación colectiva, que lleva una década perdiendo fuerza. La reforma laboral del año 2012 buscó incentivar los convenios de empresa, dándoles prevalencia sobre los sectoriales, sin embargo, la realidad es que la gran mayoría de las empresas ha desestimado esta opción. Hasta agosto se han firmado apenas 300 convenios de empresa, lo que supone un descenso de casi un 40% respecto a los niveles previos a la pandemia. Esto significa que las empresas no están utilizando la herramienta que facilitó el Gobierno de Rajoy para adaptar sus condiciones laborales y salariales a la crisis.

El número de convenios de empresa registrados hasta agosto fue de poco más de 1.800, una cifra que es un 10% inferior a la de 2020, y eso a pesar de que el año de la pandemia provocó un brusco parón de la negociación colectiva. Y es, además, casi un 30% menos de los convenios existentes antes de la crisis financiera y la reforma laboral. Estos datos muestran cómo la negociación en el ámbito de empresa ha fracasado, ya que el grueso del tejido productivo prefiere utilizar el convenio sectorial, aunque sea más beneficioso para los trabajadores, y así evitar las tensiones que se generan durante la negociación.

Durante la crisis del coronavirus, las empresas prácticamente no han utilizado los mecanismos de flexibilidad que se introdujeron con la reforma laboral. Los ERTE (expedientes de regulación temporal de empleo) han sido la herramienta que ha permitido a las empresas ajustar sus costes salariales durante la pandemia.

Por ejemplo, las inaplicaciones de convenios se han reducido al mínimo desde el inicio de la pandemia. En lo que va de año, se han presentado 400 descuelgues, lo que es menos de la mitad que los del año 2019. Las empresas tampoco han utilizado la vía del convenio colectivo propio para desvincularse de las condiciones sectoriales. Aunque los ERTE han distorsionado el comportamiento habitual de los empleadores durante una crisis, lo que muestran los datos de la negociación colectiva es que estas vías para elevar la flexibilidad han sido ampliamente ignoradas por las empresas.

Asistimos, por tanto, a una salida de la crisis en la que la negociación colectiva entre empresas y trabajadores ha optado por la prudencia. Es cierto que una parte del tejido productivo arrastra importantes pérdidas durante este año y medio de pandemia y ahora se está enfrentando al encarecimiento de los costes intermedios. La masa salarial, que ha ganado peso de forma importante en el PIB, está ahora en fase de retirada. Con esta revisión de salarios inferior al IPC y al crecimiento, lo que se anticipa es una recuperación del peso de los beneficios para que las empresas puedan pagar las deudas acumuladas y tengan recursos para invertir.

EL PRAT: ¿AEROPUERTO PARA VUELOS EUROPEOS O 'HUB' INTERCONTINENTAL?

14/09/2021



La conectividad y la atracción de carga juegan a favor del proyecto de Aena.

CINCO DÍAS

Menor contaminación acústica, mejor conectividad y un nuevo potencial de desarrollo económico para Cataluña aconsejan, a juicio de Aena, la inversión de 1.700 millones en la ampliación de Barcelona-El Prat. A favor están asociaciones empresariales y las propias aerolíneas, que sufragan el proyecto a través de las tarifas. En contra, grupos ecologistas, ayuntamientos de toda índole, partidos como ERC, Podemos y los Comunes, y diversas plataformas sociales. El impacto en el delta del Llobregat divide a unos y a otros.

Estos son algunos argumentos sobre la justificación del proyecto y por qué puede quedar enterrado

¿Cuándo se produce el choque entre Gobiernos central y de la Generalitat?

Aena llevó la ampliación de El Prat al Comité de Coordinación Aeroportuaria de Cataluña el 3 de septiembre. Su carácter es consultivo, pero este paso es necesario para aprobar el Documento de Regulación Aeroportuaria en que viene recogida la inversión. A las obras se opusieron el alcalde de El Prat y la teniente alcalde de Barcelona. Ese mismo día, el president de la Generalitat Pere Aragonés, pidió explicaciones a Aena sobre el impacto en la zona protegida de la laguna de La Ricarda. El proyecto estaba pactado entre Administraciones desde el 2 de agosto. La semana pasada, la ministra de Transportes lo daba por suspendido.

La capacidad máxima de El Prat es de 55 millones de viajeros al año, cifra que se rozó en 2019. El operador prevé que esos niveles de saturación volverán en 2025

¿Por qué es necesaria la ampliación a juicio de Aena?

La capacidad máxima de El Prat es de 55 millones de viajeros al año, cifra que se rozó en 2019. El operador prevé que esos niveles de saturación volverán en 2025.

La gestión de las dos pistas paralelas de modo segregado (la larga del lado tierra para aterrizajes y la corta del lado mar para despegues) limita a 80 operaciones a la hora las posibilidades de El Prat. Su utilización de forma independiente, descartada por Aena debido al impacto acústico en Gavà y Castelldefels, daría cabida a 90 vuelos a la hora. Ese mismo techo sería alcanzado con la extensión en 500 metros de la pista más corta, la que da al mar, manteniendo el uso segregado. La infraestructura cuenta con una tercera pista cruzada o transversal que solo puede operar en momentos de escaso tráfico.

¿Cómo cambiaría el aeropuerto con la inversión?

El Prat, base de operaciones de Vueling, es el aeropuerto con mayor número de conexiones intraeuropeas. Fue sexto del continente por volumen de tráfico en 2019, pero está lejos de los grandes hubs en vuelos intercontinentales. Antes de la pandemia atendía 212 destinos: 166 europeos y 46 intercontinentales (15 a América del Norte, seis a Latinoamérica, siete a Asia, 11 destinos a África y siete a Oriente Medio). Un mayor desarrollo del largo radio supone inversión de las aerolíneas, empleo, mejor conectividad y potencial de movimiento de carga aérea. El 70% de las mercancías que viajó en avión en 2019 lo hizo en vuelos intercontinentales.

¿Qué dificultad operativa existe ahora?

Normalmente, los aviones despegan por la pista corta y aterrizan por la larga, pero los de fuselaje ancho exigen el uso de la pista larga para salir, esencialmente por el peso. Estos despegues de vuelos de largo radio no se pueden prever al depender de distintos factores, por lo que no se programan en la asignación de slots. Todo ello provoca una disfunción en las llegadas y retrasos.

¿Cómo se mitigaría el impacto de las obras?

Aena tiene un acuerdo con el Puerto de Barcelona que hace compatible la extensión de pista con el desarrollo de la infraestructura portuaria. También ha diseñado un plan para compensar la afectación en las zonas protegidas de la Ricarda y demás áreas incluidas en la Red Natura 2000. Aumentaría un 25% las 923 hectáreas de suelo verde, preservando diez nuevas hectáreas por cada una impactada. La directiva "Hábitats" de la CE establece que, si por razones imperiosas de interés público, incluidas las de índole social o económica, se realiza un proyecto en zonas de especial conversación se adoptarán medidas compensatorias.

El Prat, base de operaciones de Vueling, es el aeropuerto con mayor número de conexiones intraeuropeas, pero no es competitivo en el largo radio

¿Qué sucede si se confirma la congelación del proyecto?

Las actuaciones planificadas en El Prat ascienden a 1.700 millones en obras. El plan inicial de Aena era acometerlas entre 2022 y 2026, pero la crisis motivada por la pandemia aconsejó aplazar tal esfuerzo, que se acometería de forma paralela al de la ampliación de Madrid-Barajas por casi idéntico presupuesto. El cronograma adaptado preveía el diseño del plan director de un Barcelona-El Prat con mayor capacidad en la primera parte del quinquenio, y arrancar con los trabajos en 2025. En este nuevo periodo regulado para Aena había presupuestados 120 millones de euros, acometiéndose el grueso de las inversiones ya entre 2027 y 2031. La paralización hace que la iniciativa, de salir adelante en un futuro, se retrase un mínimo de dos a tres años. Las inversiones de Aena para el periodo 2022-2026 serán aprobadas en Consejo de Ministros el 28 de septiembre. De momento, la reforma del aeropuerto de Barcelona se queda fuera y Aena trabaja para redistribuir los 120 millones en otros proyectos que habían visto limitado su alcance por los límites a la inversión.

¿Podría salvarse aún la ampliación?

Técnicamente es posible. Hay una versión del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2) que contempla el proyecto. Es el que, hasta el 8 de septiembre, estaba en manos de la Dirección General de Aviación Civil para su traslado al Consejo de Ministros. No habría que realizar, por tanto, trabajos adicionales siempre que se mantenga la idea de extender la pista hacia el lado Este.

Sin embargo, sí es absolutamente necesario un pacto político entre Gobierno central y Generalitat que se antoja prácticamente imposible. En el Ejecutivo de Pedro Sánchez es pública y manifiesta la oposición del ala de Unidas Podemos. Y en el de la Generalitat, ERC esgrime el impacto provocado en La Ricarda para buscar una nueva negociación e incluso reclamar para Cataluña la gestión de los aeropuertos.

100 MILLONES DE INVERSIÓN POR CADA DESTINO DE LARGO RADIO

Apuesta. Aena defiende que las aerolíneas invierten 100 millones para establecer una ruta estable de largo radio.

Impacto económico. Un reciente informe de expertos en economía de la Universidad de Barcelona estima que los 1.700 millones de inversión en la mejora de capacidad de El Prat tendría un retorno de 97.500 millones en 15 años derivado de las obras, el mayor tráfico y la actividad inducida.

Ciudad aeroportuaria. Otro proyecto de alcance en el aeropuerto barcelonés, el de la ciudad aeroportuaria, gana atractivo si la infraestructura funciona como un hub. En el lado tierra se ha previsto la construcción durante 20 años de hangares, oficinas, instalaciones de logística y otras de servicios al pasajero.

AENA RECUPERÓ EN AGOSTO MÁS DEL 60% DEL TRÁFICO DE 2019

14/09/2021



Los aeropuertos de la red de Aena registraron en el mes de agosto 18 millones de pasajeros y 189.070 movimientos de aeronaves, lo que supone recuperar más del 60% del tráfico del mismo mes en 2019, antes de la pandemia.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Los aeropuertos de la red de Aena registraron en el mes de agosto 18 millones de pasajeros y 189.070 movimientos de aeronaves, lo que supone recuperar más del 60% del tráfico del mismo mes en 2019, antes de la pandemia. El acumulado anual, hasta este mes de agosto, implica una recuperación del 32,2% del tráfico de 2019.

El aeropuerto que registró un mayor número de operaciones durante el pasado mes de agosto fue Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con un total de 23.371 y un retroceso del 37,1% respecto a agosto de 2019. Le siguen Palma de Mallorca, con 23.243 movimientos (-19,3%); y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 21.857 (-33,1%).

En cuanto al tráfico de pasajeros, 17,9 millones correspondieron a pasajeros de vuelos comerciales, de los que 7,6 millones tuvieron origen o destino nacional (un 7,9% menos que en 2019) y 10,2 millones volaron hacia o desde el extranjero (-51,2%).

Por aeropuertos, Adolfo Suárez Madrid-Barajas contabilizó el mayor número de usuarios, con 2,9 millones, lo que representa un descenso del 48,7% en relación con agosto de 2019. A continuación, se situaron Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 2,8 millones (-47,3%); Palma de Mallorca, con 2,6 millones (-38,1%); Málaga-Costa del Sol, con 1,4 millones (-36,5%); Ibiza, con más de un millón (-26,1%); Alicante-Elche Miguel Hernández, con 938.204 (-44,6%); Gran Canaria, con 782.670 (-27,7%); y Valencia, con 666.894 (-25%).

En cuanto al tráfico de mercancías, por los aeropuertos de la red de Aena pasaron 79.746 toneladas, un 4,8% menos que en 2019. El aeropuerto que registró mayor tráfico de carga fue Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 41.948 toneladas y un 5,4% menos que en 2019. Le siguen los aeropuertos de Zaragoza, con 16.203 toneladas (+3,8%); Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que registró 10.604 toneladas (-19,6%) y Vitoria, con 4.993 toneladas y un significativo aumento del 21,4%.

Durante los ocho primeros meses del año han pasado por los aeropuertos de la red de Aena 60,2 millones de pasajeros, un 67,8% menos que en 2019; se registraron 892.063 movimientos de aeronaves, un 44,3% menos, y se transportaron 612.985 toneladas de mercancía, con un descenso del 8,8%.

Aena tiene en servicio todas las terminales de sus aeropuertos, ante el aumento de la demanda en la época estival y después de que algunas de ellas cerraran debido al desplome del tráfico de pasajeros, cuando se decretaron las restricciones a la movilidad. Con la reapertura total de sus infraestructuras, Aena da servicio a las compañías aéreas para que operen sus rutas, con garantía de calidad del servicio y cumplimiento de las medidas sanitarias.

RYANAIR Y LAS AEROLÍNEAS DE IAG COPAN LA MITAD DEL TRÁFICO DE AENA ENTRE JULIO Y AGOSTO

14/09/2021



La irlandesa, Vueling y Easyjet, lideran el repunte del tráfico

CINCO DÍAS

Uno de cada dos viajeros que parte desde España o vuela hacia el país lo está haciendo este verano con Ryanair o con una de las aerolíneas españolas de IAG, Vueling o grupo Iberia. Las compañías aéreas han movido 25,9 millones de personas entre julio y agosto, de las que 5,6 millones viajaron con la low cost irlandesa; 4,4 millones compraron un billete de Vueling, segunda en el ranking, y algo más de 3 millones se subieron a un avión del grupo Iberia (Iberia, Iberia Express y Air Nostrum). En total, Ryanair y las citadas referencias de IAG superaron los 13 millones de viajeros en los dos primeros trimestres.

La cuarta posición en la red de aeropuertos de Aena es para Easyjet, que recupera terreno, especialmente en agosto, tras el largo letargo que se autoimpuso el año pasado. La británica se acerca, con sus 1,5 millones de pasajeros, al tráfico operado por Iberia (1,7 millones). Air Europa cierra las cinco primeras posiciones del verano con 1,2 millones de usuarios

Las aerolíneas contabilizaron 14,2 millones de clientes en España en agosto, lo que supone un alza

del 20% respecto al tráfico de julio (11,8 millones). Las 25 primeras referencias del ranking aportaron el 90% de la clientela que se movió en las terminales de Aena.

El volumen de viajeros domésticos está un 8% por debajo de agosto de 2019

El habitual tirón de agosto tiene como principales partícipes a Ryanair, Vueling y Easyjet. Las dos primeras transportaron a medio millón de viajeros más que en el mes precedente, mientras que la low cost naranja ganó 315.000. Para el resto del sector, el comportamiento el mes pasado fue parejo al de julio.

Teniendo en cuenta que en muchos casos el factor medio de ocupación de las principales aerolíneas es más de 20 puntos inferior al de antes de la pandemia, las estadísticas de Aena sobre la temporada estival confirman el despegue de los vuelos domésticos, y mayor actividad en las conexiones intraeuropeas que en el largo radio.

La incógnita por despejar es el nivel de producción que van a mantener los grandes alimentadores de tráfico en la temporada de invierno.

Camino por recorrer

Aena publicó ayer sus estadísticas de actividad en agosto, con 189.070 despegues y aterrizajes operados en la red de aeropuertos. Esa cifra implica la recuperación de un 80,5% sobre el tráfico atendido en el mismo mes de 2019, cuando aún no había azotado la pandemia. Transitaron las terminales del operador público un total de 18 millones de viajeros (Aena contabiliza al cliente doméstico dos veces, cuando despegue y cuando aterrice), un 39% menos que en el mes comparable de 2019. En el momento clave del verano se ha echado en falta el visitante internacional, con la mitad de los registrados hace dos años.

Aena contabilizó en agosto 7,6 millones de viajeros con origen o destino nacional (un 7,9% menos

que en agosto de 2019), mientras que 10,3 millones volaron hacia o desde el extranjero. En este último caso el tráfico se ha resentido un 51%.

El tráfico con origen o destino internacional es un 51% menor que antes de la crisis

En el acumulado del año, según desvela la compañía pública, la reanimación del movimiento de pasajeros está aún a un 68% de alcanzar las cifras de dos años tras. En total, el volumen se queda en los 60,2 millones, mientras que los movimientos de aviones llegaron a los 892.063, un 44,3% menos.

El segmento menos afectado sigue siendo el del transporte de carga, cuya caída es del 8,8% en lo que va de ejercicio. En agosto, las 79.746 toneladas gestionadas suponen un descenso del 4,8%.

Por aeropuertos, el mes se saldó con 23.371 movimientos en Madrid-Barajas, lo que arroja un retroceso del 37%. En número de viajeros el batacazo es superior, con 2,97 millones de usuarios, un 48,7% menos que agosto de 2019.

En Palma de Mallorca se gestionaron 23.243 despegues y aterrizajes, con una pérdida del 19,3%. El tráfico de viajeros se dejó un 38%, con 2,65 millones en el aeropuerto balear. El desplome en Barcelona-El Prat está en los términos de Madrid, con un 33% a la baja para un total de 21.857 operaciones. La infraestructura catalana vio pasar a 2,85 millones de viajeros, con una disminución del 47%.

Málaga ha contabilizado 13.033 vuelos (-16,7%); Ibiza declara 12.160 (-0,8%); Gran Canaria bajó a 8.699 (-18%); Alicante-Elche atendió 7.828 operaciones (-27,2%); Valencia cerró agosto con 6.645 (-10,3%); Tenerife Norte registró 5.947 (-12,4%), y Menorca, 5.247 (-5,3%), entre los de mayor actividad.

EL LÍDER PREVÉ OPERAR AL 100% ESTE INVIERNO

523 rutas. El consejero delegado de Ryanair, Eddie Wilson, anticipó la semana pasada que la low cost recuperará la próxima temporada de invierno la producción con la que entró en la pandemia. Su programación relacionada con España incluye 523 rutas, de las que 52 tienen origen o destino en Madrid-Barajas, siete de ellas nuevas. El pasado mes de agosto, la irlandesa alcanzó las 600 rutas en este país, un 80% de las que atendía en ese mismo mes antes de la crisis.

Toda la capacidad disponible. Aena reiteró ayer que tiene en servicio todas las terminales de sus aeropuertos para dar respuesta al aumento de la demanda en época de vacaciones. Muchas de ellas se mantuvieron cerradas hasta finales de junio debido al desplome del tráfico de pasajeros.

Más carga en Zaragoza y Vitoria. El aeropuerto que contabilizó mayor tráfico de mercancías fue Madrid-Barajas, con 41.948 toneladas, un 5,4% menos que en agosto de 2019. Le siguen los aeropuertos de Zaragoza, con 16.203 toneladas (+3,8%); Barcelona-El Prat, que registró 10.604 toneladas (-19,6%), y Vitoria, con 4.993 toneladas y un notable aumento del 21,4

ENAIRE GESTIONÓ CASI 162.000 VUELOS EN AGOSTO, SÓLO UN 26% MENOS QUE EN 2019

14/09/2021



Esta recuperación en el número de vuelos en España es mayor que la registrada en toda Europa, donde ha caído un 29,4% en agosto con respecto a agosto de 2019.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Mes a mes, continúa la tendencia a la recuperación del tráfico aéreo hacia los niveles anteriores a la pandemia. Los vuelos gestionados por Enaire en agosto han sido 161.893, sólo el 26% menos en promedio para toda la red que en el mismo mes de 2019, año de referencia para la comparación de los datos, ya que en 2020 el tráfico cayó a niveles mínimos como consecuencia de los efectos de la Covid.

Esta recuperación en el número de vuelos en España es mayor que la registrada en toda Europa, donde ha caído un 29,4% en agosto con respecto a agosto de 2019.

Los vuelos nacionales son los que mejor evolucionan, con una caída del 4%. Si se comparan los vuelos gestionados por ENAIRE en agosto de 2021 con los del mismo periodo de 2020, se registra un incremento del 51,4%.

Los vuelos nacionales en agosto, 37.869, son los que mejor han evolucionado con una caída del 4,0% en media con respecto al mismo mes de 2019. Los internacionales, 89.804, se reducen el 32,4% con respecto a hace dos años y los sobrevuelos (que no tienen su origen ni destino en un aeropuerto español), 34.220, bajan el 26,4%.

Todos los centros de control de Enaire registraron caídas en el tráfico en agosto con respecto al mismo mes de 2019: Sevilla, el 9,7%; Palma, el 14,1%; Canarias, el 19,6%; Barcelona, el 24,7% y Madrid, el 27,8%.

En los ocho primeros meses, Enaire gestionó 652.459, el 55,2% menos que en el mismo periodo de 2019, de los que 327.446 fueron internacionales (-61,5%); 190.023, nacionales (-34,8%) y 134.990, sobrevuelos (-57,1%).

Si se comparan los vuelos gestionados por Enaire entre enero y agosto de 2021 con los del mismo periodo de 2020, se ha registrado un incremento del 8%. En lo que va de año, la mitad del tráfico es internacional (50%); el 29%, nacional y, el 21%, sobrevuelos.

Enaire está ejecutando un Plan de recuperación de los servicios de navegación aérea en función de las previsiones que se reciben desde el Gestor de Red Europeo. En plena cooperación con Eurocontrol, Enaire trabaja en la armonización de los criterios operativos para afrontar la recuperación de los niveles de vuelo precedentes a la pandemia.

El Plan permite la recuperación de la operación de control de tránsito aéreo de forma escalable en función de la demanda esperada y de los criterios de programación y haciendo un uso eficiente de los recursos disponibles.

BREEZE AIRWAYS CONFIRMA EL PEDIDO DE 20 AVIONES A220-300 MÁS

14/09/2021



Breeze Airways ha revelado su nueva librea A220-300, al tiempo que confirma que ha llegado a un acuerdo de compra con Airbus de 20 aviones más. Este pedido, previamente no revelado, eleva la cartera de pedidos total de Breeze a 80 aviones A220-300, el primero de los cuales se entregará en el último trimestre de este año.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Breeze Airways ha revelado su nueva librea A220-300, al tiempo que confirma que ha llegado a un acuerdo de compra con Airbus de 20 aviones más. Este pedido, previamente no revelado, eleva la cartera de pedidos total de Breeze a 80 aviones A220-300, el primero de los cuales se entregará en el último trimestre de este año.

El trabajo de pintura fresca del avión se completó en las instalaciones de Airbus en Mobile, Alabama, que entregará aproximadamente un A220 por mes a Breeze durante los próximos seis años y medio. La aerolínea planea comenzar vuelos con la flota de Airbus en el segundo trimestre de 2022.

La eficiencia superior del A220 respaldará los objetivos comerciales de la nueva aerolínea de ofrecer una excelente experiencia de viaje, con tarifas bajas y alta flexibilidad. Se espera que Breeze brinde un servicio sin escalas entre rutas desatendidas en EEUU a tarifas asequibles.

Breeze inició las operaciones de la aerolínea en mayo de 2021. Este primer A220 es el primer avión nuevo que será operado por la aerolínea. El A220 es el único avión especialmente diseñado para el mercado de 100-150 asientos y reúne aerodinámica de última generación, materiales avanzados y motores turbofan con engranajes Pratt & Whitney de última generación PW1500G. Beneficiándose de las últimas tecnologías, el A220 es el avión más silencioso, limpio y ecológico de su

categoría. Con una huella de ruido 50% menor y un consumo de combustible hasta un 25% menor por asiento en comparación con los aviones de la generación anterior, así como unas emisiones de NOx un 50% más bajas que los estándares de la industria, el A220 es un gran avión para operaciones urbanas.

Se han entregado más de 170 aviones A220 a 10 operadores en Asia, América del Norte, Europa y África, lo que demuestra la gran versatilidad del último miembro de la familia de Airbus.

PHILIP GOH, NUEVO VICEPRESIDENTE REGIONAL DE IATA EN ASIA-PACÍFICO

14/09/2021



Philip Goh, nuevo vicepresidente regional de IATA en Asia-Pacífico

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) anunció el nombramiento de Philip Goh como su vicepresidente regional para Asia-Pacífico con efecto inmediato. Goh sucede a Conrad Clifford, que fue designado director general adjunto de IATA el pasado 1 de julio.

Goh es un veterano de 34 años en la industria de las aerolíneas. Ha ocupado varios puestos de alta dirección en Singapore Airlines en Singapur y en el extranjero, en Virgin Atlantic Airways en Londres, y tiene una amplia experiencia trabajando en toda la región de Asia y el Pacífico. Más recientemente, fue vicepresidente regional para el suroeste del Pacífico de Singapore Airlines, de 2017 a 2021, con sede en Sydney.

Reportando al director general adjunto de IATA, Goh dirigirá las actividades de IATA en Asia-Pacífico, una región que cubre 37 países y territorios y hogar de 45 aerolíneas miembros de IATA. Tiene su sede en Singapur, donde se encuentra la Oficina Regional de IATA.

“Estoy encantado de que Philip me suceda como vicepresidente regional. Su amplia experiencia en aerolíneas y su profundo conocimiento de la región serán particularmente valiosos para cumplir con las prioridades de IATA en Asia-Pacífico. Está bien preparado para liderar los esfuerzos de IATA en seguridad, sostenibilidad y recuperación de viajes internacionales ante el Covid-19. El transporte aéreo es de vital importancia para Asia-Pacífico y estoy seguro de que Philip será un apasionado defensor de las necesidades de nuestros miembros y un socio sólido para los gobiernos”, dijo Clifford.

“Me apasiona profundamente la industria de la aviación y me ha asociado con su crecimiento y desarrollo a lo largo de mi vida profesional. Me siento honrado de liderar el equipo de IATA Asia-Pacífico en el momento más desafiante en la historia de nuestra industria. La principal de nuestras prioridades inmediatas es involucrar a los gobiernos para reabrir las fronteras de manera segura, reactivar la economía de viajes y turismo y restaurar las conexiones entre personas que facilitan los viajes. La aviación internacional puede entonces volver a su papel crucial como motor para brindar beneficios sociales y económicos a los países y comunidades de Asia-Pacífico”, dijo Goh.

ILESOS LOS 19 OCUPANTES DE UN SUPER PUMA DE INFOCA QUE CAYÓ CUANDO LUCHABA CONTRA EL INCENDIO DE SIERRA BERMEJA

14/09/2021



Una nube de polvo provocó la caída de uno de los helicópteros Super Puma de la flota del Plan de la Junta de Andalucía contra los incendios forestales (Infoca) durante las tareas de extinción en Sierra Bermeja.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Una nube de polvo provocó la caída de uno de los helicópteros Super Puma de la flota del Plan de la Junta de Andalucía contra los incendios forestales (Infoca) durante las tareas de extinción en Sierra Bermeja. A bordo de la aeronave viajaban 19 trabajadores que resultaron ilesos, informó el organismo andaluz.

“Informamos del incidente sufrido por uno de los Super Puma de la flota Infoca. La aeronave tuvo una ‘toma dura’ al rozar su rotor de cola con un árbol, cuando se disponía a dejar dos bricas en

Jubrique. Todos sus integrantes y la tripulación están ilesos”, dijo Infoca en un tuit.

Casi 1.000 efectivos y más de medio centenar de medios aéreos luchan contra el fuego declarado el pasado miércoles en Sierra Bermeja (Málaga) con los recursos de otras comunidades autónomas plenamente integradas en el operativo de extinción.

Al parecer, el incidente se produjo por la falta de visibilidad al levantarse una nube de polvo provocada por los trabajos de la maquinaria pesada. El helicóptero colisionó contra un árbol y cayó al suelo.

ITA PIERDE LOS SLOTS MÁS VALIOSOS DE ALITALIA

14/09/2021



En el aeropuerto de Heathrow, el más demandado de Europa

[PREFERENTE](#)

Volar no es sólo tener aviones. O clientes. También hay que tener los derechos de vuelo. E Ita, la sucesora de Alitalia, se encuentra ahora con un problema muy grave, o costoso si se prefiere, en el aeropuerto de Heathrow, el más demandado de Europa: no tiene slots (ITA se estrena a lo grande: volará a 45 destinos este invierno).

Cuando en 2017 Alitalia entró en otra de sus crisis, la dirección decidió vender sus últimos cinco slots en Heathrow, buscando algo de dinero. Antes ya había vendido otro paquete de derechos de vuelo en el aeropuerto más demandado. Un slot se ha llegado a vender por más de 90 millones de euros, de manera que podemos hacernos una idea de qué hablamos.

El comprador de los slots de Alitalia fue Etihad, que tenía parte de la propiedad de la compañía. Después se los alquiló a Alitalia por 10 mil euros por día y slot.

Ahora Etihad ha decidido recuperar sus slots, diciendo que la situación de Alitalia pondría en riesgo su propiedad. Así que Ita va a empezar a volar y lo primero que va a descubrir es que no tiene derecho a aterrizar en Heathrow.

El análisis de la situación, tal como publica Airwaysmag, de Miami, deja sin muchas alternativas a Ita. Primero: es impresentable no volar desde Fiumicino o desde Linate a Heathrow e intentar hacerlo a aeropuertos en los que las low cost dominan; segundo, no puede acudir a Etihad sin dinero por delante para recuperar una propiedad que no es suya y, tercero, intentar comprar de nuevo slots en Heathrow siempre cuesta un dineral.

Pero hay más: debido al Brexit, los slots que conectan Linate con Heathrow deberán ser renegociados nuevamente porque desde octubre ya no se aplican las reglas anteriores, de cuando Gran Bretaña era Europa. O sea que lío seguro para la compañía que aún no vuela.