

## BRUSELAS TEME LA QUIEBRA DE AIR EUROPA SI FRACASA LA OPERACIÓN DE VENTA A IBERIA

16/11/2021



Competencia pregunta por un posible 'plan b' que pueda salvar la aerolínea.

### EXPANSIÓN

Cambio sustancial en la perspectiva con la que la Dirección General de la Competencia de la Comisión Europea está analizando la compra de Air Europa por parte de Iberia. La operación, cuyo último precio está fijado en 500 millones, permitiría crear una gran compañía (la suma de ambas aerolíneas) en el aeropuerto de Madrid con vocación de liderar claramente el corredor aéreo entre Europa y Latinoamérica.

Competencia ha preguntado a los grupos de interés que siguen de cerca la compraventa que pongan sobre la mesa posibles alternativas a la venta a Iberia en el caso de que el proceso descarrile y, si como consecuencia pudiera quebrar la filial de Globalia, cuáles serían las salidas y, en el peor de los casos, qué sucedería con sus activos si tiene que ir a liquidación.

En resumen, Bruselas quiere conocer posibles planes b si fracasa la jugada de Iberia y, consciente de su más que delicada situación financiera, si Air Europa iría directamente a concurso de acreedores, según explican a EXPANSIÓN fuentes conocedoras del procedimiento que se sigue en la Comisión Europea.

Esta pregunta es un giro de guion en toda regla en el expediente de Air Europa-Iberia. Hasta ahora, Bruselas había planteado a los grupos de interés (principalmente, aerolíneas) que dieran su opinión sobre los remedios que Iberia y Air Europa deberán adoptar para completar la fusión, esto es, que expresasen su punto de vista sobre si la cesión de derechos de vuelo (slots) de Iberia es suficiente o no para garantizar la competencia, entre otros aspectos.

### Novedad

Esto es lo que sucedió en las comunicaciones enviadas en los dos últimos veranos. Pero en los últimos días, Bruselas ha remitido otra, en esta ocasión después de que Iberia presentase una nueva propuesta sobre cesión de slots a Volotea y World2Fly con el objetivo de convencer a Competencia y para salvar una adquisición que la filial de IAG continúa viendo estratégica, aunque no llevará a cabo a cualquier precio. De hecho, su presidente, Javier Sánchez-Prieto, ha insinuado recientemente que Air Europa podría necesitar un segundo rescate -una opción que la propia aerolínea asume en sus últimas cuentas- y que el precio deberá ser renegociado, al igual que las condiciones del rescate de 475 millones realizado por la Sepi. Además, la compañía tiene otros 140 millones avalados por el ICO.

El escrito de la CE incluye un apartado adicional en el que, de forma más o menos implícita, se reconoce que la cada vez más complicada situación financiera de Air Europa influirá en la decisión final. El último plazo que se ha dado Competencia para publicar su resolución definitiva expira el

próximo 4 de enero.

En el sector solo se ven dos salidas para Air Europa si fracasa la venta a Iberia: la quiebra o una implicación aún mayor del Estado (lo que algunos denominan una Alitalia 2). En el pasado -hasta que en noviembre de 2019 trascendió la compraventa-, Air Europa mantenía un acuerdo de código compartido con Air France. En parte, la compra de Air Europa permitiría a Iberia despejar cualquier duda de aterrizaje de su competidor Air France en Barajas.

---

## RIGAIL (AIR FRANCE): "VIGILAMOS EL IMPACTO EN COMPETENCIA DE LA FUSIÓN IBERIA-AIR EUROPA"

16/11/2021



La aerolínea mantiene una inversión de 1.000 M en la renovación de su flota para mejorar en eficiencia y sostenibilidad. Ahora, trabaja en salir de la crisis para devolver su deuda con el Gobierno

### [EL CONFIDENCIAL](#)

Con esta inyección total de 14.400 millones de euros en dinero público, Air France-KLM es el grupo de aerolíneas europeas más apoyado por el Estado. Más allá de las ayudas del Gobierno holandés por la parte de KLM, Air France ha recibido del Estado galo 7.000 millones de euros por la pandemia. Ahora, afronta el reto de devolverlos en plena salida del covid-19. "No es un regalo, es un préstamo", avisó este viernes la consejera delegada, Anne Rigail, en un encuentro con medios junto con el director general, Laurent Perrier, con ocasión del nuevo avión A220. No en vano, la compañía afronta el reto de salir de la pandemia a la vez que construye la senda hacia la devolución de las ayudas; un camino marcado por mejoras en rentabilidad y sostenibilidad que ya está viendo sus brotes verdes.

Las ayudas, anunciadas en 2020, llegaron con varias condiciones, entre ellas la prohibición de participar en operaciones de compra. "No estamos en contra de la consolidación, es un proceso que se ha dado en EEUU y es natural que se dé también en Europa", explica Rigail. ¿Y la concentración que pueda suponer la compra de Air Europa por parte de Iberia? La consejera delegada reitera que ve "la consolidación como algo positivo" y responde que Air France "se mantiene vigilante ante cualquier impacto sobre la competencia", aunque evita entrar en detalles.

La aerolínea tendrá ahora la oportunidad de presentar cualquier alegación ante el regulador, al igual que el resto de competidores de Air Europa e Iberia. La Comisión Europea extendió hace unas semanas el plazo para resolver su veredicto sobre competencia al respecto de la operación hasta el 4 de enero. Ahora, se abre un nuevo periodo de consultas, aunque desde Air France prefieren no manifestarse sobre su participación, remitiéndose a que es un proceso que siguen "de cerca" por sus "fuertes implicaciones antimonopolio".

El matrimonio entre Iberia y Air Europa pone en el foco 70 pares de ciudades de origen y destino dentro de España y hacia o desde este país, según dijo la Comisión Europea cuando alargó su pesquisa a una segunda parte. Una de las conexiones en las que la nueva compañía ganaría más rutas sería la de América Latina. Sobre el golpe al negocio que podría suponer este 'hub', Perrier reitera que la empresa ya mantiene una alianza con la brasileña Gol para las conexiones con el

continente.

La aerolínea de la familia Hidalgo espera con premura el visto bueno de la Comisión Europea a la operación, sobre todo en vista de su frágil situación financiera. Tras quemar los 475 millones de euros que le concedió la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), el consejero delegado de IAG, Luis Gallego, dijo que “si los números no salen, nos tendremos que ir”. Como publicó El Confidencial, Iberia ha planteado al Gobierno que sea accionista de la aerolínea para garantizar la compra.

Air Europa aguanta así la recta final hasta la decisión de la Unión Europea, tras años sonando en las quinielas de la consolidación aérea. De hecho, la propia Air France-KLM estuvo en el foco del mercado como posible compradora. Ahora, Air France tiene prohibido adquirir más de un 10% en una aerolínea competidora hasta que tenga al menos un 75% de los fondos repagados.

En España, las únicas aerolíneas que, de momento, han recibido dinero del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas de la SEPI han sido la propia Air Europa y Plus Ultra, aunque otras compañías del sector turístico, como la aerolínea Air Nostrum, también lo han solicitado. La SEPI también acudió a la ampliación de capital de IAG, aunque apenas fue por un importe de 69,3 millones de euros, con el que accedió a un 2,52% del capital.

Sale de la crisis teniendo que cumplir con las condiciones del Estado para las ayudas

Rigail repite que sin las ayudas del Gobierno, Air France no hubiese podido salir adelante ni acometer los esfuerzos que está llevando a cabo para dar un giro a su modelo de negocio y salir victoriosa de la crisis. Sin embargo, la directiva niega el debate sobre el golpe a la libre competencia que pueda suponer que unas aerolíneas hayan recibido ayudas y otras no (un debate que defiende, por ejemplo, Ryanair en los juzgados). La CEO pone de manifiesto la larga lista de condiciones que Air France ha tenido que aceptar para recibir el préstamo, que tendrá que devolver dentro del plazo.

La consolidación, dice, es un ejemplo de ello, ya que la empresa tiene prohibidas las adquisiciones hasta que devuelva las ayudas. “Parte de nuestra prisa por devolver los fondos viene de ahí: nos gustaría participar en la consolidación”, explica Rigail. “Mientras otros pueden participar de esta tendencia, nosotros tendremos que esperar”, matiza. “¿Ahora dónde está la injusticia?”.

Además, como recuerda Perrier, la aerolínea tuvo que sacrificar 18 ‘slots’ en el aeropuerto de Orly de París por exigencias de la Comisión Europea. Un hueco significativo que, por su parte, tomó la marca ‘low cost’ de IAG, Vueling.

#### Foco en la sostenibilidad

Air France-KLM perdió 7.078 millones de euros en el ejercicio de la pandemia. Todos los planes de inversión de antes del covid-19 quedaron congelados excepto uno: la renovación de la flota. Pese al golpe del covid-19, la compañía continuó invirtiendo 1.000 millones anuales en comprar aviones más eficientes, para así rebajar los gastos y reducir la huella de carbono. El A220 de Airbus, avión de fuselaje medio fabricado en Canadá, empezó a operar hace un mes y gasta un 20% menos de combustible que los anteriores modelos, por lo que la empresa rebaja costes.

“No teníamos opción, teníamos que mantener esta inversión”, explica Rigail. “Es una forma más de acercarnos a nuestro objetivo de devolución de la deuda al Gobierno y de reducir el impacto medioambiental”. El Gobierno francés otorgó estos fondos con la condición de que sirviesen para hacer de Air France una empresa más rentable y sostenible. Ahora, la compañía está enfocada en salir de la crisis del coronavirus cumpliendo también con este marco. El préstamo está dividido en dos partes: la primera es un préstamo de 4.000 millones con un vencimiento a 2023 y la segunda es un crédito de 3.000 millones que se convirtieron en bonos híbridos perpetuos el pasado mes de

abril.

En cuanto al foco por la sostenibilidad que marcan las ayudas del Gobierno, Air France se ha puesto como objetivo rebajar en un 40% los vuelos domésticos este año, dando paso al tren. Rigail no lo ve un problema, ya que la medida juega a favor de sus planes por hacer que su aerolínea 'low cost' y corto recorrido, Transavia, sea más rentable, puesto que ya antes de la pandemia estaba perdiendo 300 millones de euros al año. La empresa ha posicionado esta marca como su apuesta en la salida del covid-19, con nuevas rutas entre el aeropuerto de París-Orly y los de Bilbao y La Palma, con 22 rutas entre los dos países tras las nueve rutas del verano anterior. Además, la empresa cerró este 2021 un acuerdo con el operador de trenes SNCF para recoger el tráfico ferroviario que luego se vierte en conexiones aéreas.

Francia está siendo pionera a nivel mundial en los esfuerzos por alcanzar un sector aéreo más sostenible y no quiere quedarse solo en Air France. El Gobierno ha puesto en el foco los vuelos de corto recorrido y no quiere que solo su aerolínea insignia sea la que cumpla. "Si estamos pidiéndole cosas a Air France, no podemos dejar que vengan las aerolíneas 'low cost' y pongan su propio servicio", dijo en una entrevista a la radio el verano pasado la ministra de Medioambiente, Elisabeth Borne, apuntando a una prohibición generalizada. Por otro lado, las aerolíneas están obligadas a incorporar un 1% de combustible sostenible para la aviación (SAF, por las siglas en inglés) a su gasto total de combustible de aquí a 2022. El país espera incrementar esta proporción hasta un 2% en 2025, un 5% en 2030 y un 50% de aquí a 2050.

La empresa rebajará en un 40% los vuelos domésticos este año

Este nuevo combustible cuesta entre cuatro y ocho veces más. Contando las inversiones y el auge de los costes, ¿se trasladará al usuario final una subida de precios? "Es un desafío tecnológico y es difícil saberlo, pero la tendencia es que a medio y largo plazo el impacto en las tasas baje con la innovación", argumenta Rigail, apuntando a nuevos proyectos que están saliendo, como el uso del hidrógeno. "Lo que está claro es que la sostenibilidad no será gratis", defiende la directiva.

De momento, los directivos de Air France miran con optimismo el futuro, ya que han visto un rayo de luz tras la actividad del verano y ante la apertura de los vuelos transatlánticos. "Con la apertura de EEUU, vimos un alza inmediata de las reservas", explica Rigail, que también ha visto cómo rutas en geografías como las del Caribe o África mantenían su resiliencia, si bien todavía está por ver la recuperación en Asia. "Estamos también pendientes de la recuperación de los viajes por trabajo", apunta la consejera delegada. "El mensaje que se nos está transmitiendo es que las empresas volverán a viajar, pero que todavía no será como antes".

Pese a haber tenido que tomar decisiones dolorosas para salir del covid (por ejemplo, con el recorte de 14.000 empleados) los resultados de Air France-KLM acompañan la recuperación. La empresa dijo en las cuentas a cierre de septiembre que espera volver a un Ebitda positivo este 2021, tras haber superado las expectativas de ingresos gracias a la fuerte temporada de verano.

Quién es Anne Rigail

Ingeniera de formación por la Mines Paris Tech, Rigail ha hecho carrera en Air France. Entró en 1991 en Air Inter, antes de su fusión con el grupo francés. En 1996 fue nombrada a cargo de los servicios al cliente de París-Orly. En 1999, accedió al cargo de directora de conexiones en el 'hub' de París-Charles de Gaulle, y, por tanto, directora de equipaje y clientes en el segmento de 'asistencia en tierra'. En 2005, asumió la responsabilidad de crear el centro de operaciones de control de París-CDG para posteriormente convertirse en la vicepresidenta en 'asistencia en tierra' del aeropuerto en 2009. Ya en 2013, pasó a ser vicepresidenta ejecutiva de 'servicio a bordo' para luego ser nombrada vicepresidenta ejecutiva de 'clientes'. En diciembre de 2018, Rigail fue nombrada consejera delegada de Air France, parte del grupo Air France-KLM.

---

# IATA CELEBRA LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS EN LA COP26 PARA LUCHAR CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

16/11/2021



La organización recuerda que las aerolíneas se comprometieron a alcanzar las emisiones netas de carbono cero para 2050

[AGENTTRAVEL](#)

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha acogido con satisfacción los compromisos para reforzar las acciones climáticas asumidos en la COP26, y ha pedido que los esfuerzos mundiales para descarbonizar la aviación se apoyen en políticas gubernamentales prácticas y eficaces.

La gestión de los compromisos climáticos de la aviación internacional queda fuera del proceso de la COP y es responsabilidad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). No obstante, en la 77ª asamblea general de la IATA, celebrada en octubre en Boston, las aerolíneas acordaron alcanzar las emisiones netas de carbono cero para 2050, en línea con el objetivo del acuerdo de París de mantener el calentamiento global en 1,5 grados.

“Las aerolíneas están en la senda de las emisiones netas de carbono cero, en línea con el acuerdo de París. Todos queremos tener la libertad de volar de forma sostenible. Alcanzar las emisiones netas cero será una tarea enorme que requerirá el esfuerzo colectivo de la industria y el apoyo de los gobiernos”, ha afirmado Willie Walsh, director general de la IATA.

“Las promesas hechas en la COP26 muestran que muchos gobiernos entienden que la clave para un progreso rápido es incentivar el cambio tecnológico y financiar soluciones innovadoras. Esto es especialmente cierto en el caso de los combustibles sostenibles para la aviación, que desempeñarán un papel importante a la hora de abordar el impacto medioambiental de la aviación: necesitan los incentivos adecuados de los gobiernos para aumentar la producción”, ha añadido.

## Reducción de emisiones

Un momento importante de la COP26 fue la firma por parte de 23 países de la Declaración de Ambición Climática de la Aviación Internacional. La Declaración reconoce la necesidad de que la aviación “crezca de forma sostenible” y reitera el papel de la OACI en la aplicación de objetivos climáticos a corto, medio y largo plazo para el sector.

Garantizar la máxima eficacia del Sistema de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), y el desarrollo y despliegue de combustibles de aviación sostenibles (SAF) son objetivos clave de la Declaración.

“Agradecemos a los Estados que han firmado la Declaración de Ambición Climática de la Aviación

Internacional e instamos a que más países se comprometan con esta iniciativa. El plan sólido y realista de vuelo neto cero para 2050 acordado por nuestras aerolíneas miembros puede ser de gran utilidad para los estados miembros de la OACI a medida que avanzan en la elaboración de un marco global y un objetivo a largo plazo para la reducción de las emisiones de carbono de la aviación”, ha explicado Walsh.

---

## IAG HACE MÁS RICOS A LOS BAJISTAS, QUE DESPEGAN HACIA OTRAS PISTAS

16/11/2021



La acción sigue pagando las dudas sobre el Covid, pero no puede bajar mucho más

### [CAPITAL MADRID](#)

Cuando empezó el mes de noviembre, los inversores bajistas habían sembrado de minas el capital de IAG. Citadel Europe, Citadel Advisors y D.E. Shaw apostaban a la baja alrededor del 2,5% del capital de la aerolínea. La acción venía de una rebote que la había llevado hasta las inmediaciones de los 2 euros, y los 'hedge funds' vieron la penúltima oportunidad de hacer fortuna en uno de los grandes damnificados por el Covid-19.

Dos semanas después, la situación ha cambiado de forma bastante radical. Citadel Advisors y D.E. Shaw han reducido sus posiciones cortas por debajo del 0,5% -nivel por debajo del cual ya no se pueden rastrear los movimientos sucesivos- y Citadel Europa sólo conserva el 0,99% de las acciones de IAG. No tenía menos desde que empezó el mes de octubre. La lectura es que la compañía tiene el camino mucho más despejado en bolsa.

Entre estas dos últimas semanas se sitúan los resultados del tercer trimestre publicados el pasado día 5. Las cuentas tuvieron un impacto positivo inmediato y llevaron la cotización por encima de los 2 euros. Es verdad que los números de British Airways y Aer Lingus siguen dejando bastante que desear, y también que la previsión de capacidad del 60% para el cuarto trimestre se ha quedado por debajo de lo esperado.

Pero no es menos cierto que Iberia sí ha conseguido beneficio operativo durante el tercer trimestre y que Vueling, el operador 'low cost', ha alcanzado el 'break even' gracias la reactivación del tráfico de corto y medio radio durante el pasado verano. Y a nivel del grupo, los resultados superaron las previsiones de 'ebit' antes de extraordinarios y el nivel de liquidez de IAG se ha reforzado significativamente.

Las bases, puestas

Por lo tanto, están puestas las bases para afrontar el futuro con ciertas garantías. "Desde luego, parece más que suficiente para que la compañía se pueda agarrar en el peor de los casos al soporte de los 2 euros. Es verdad que la acción está muy volátil y el mercado complicado, pero los peores momentos han quedado muy atrás. Vendrán curvas, pero no serán tan pronunciadas", señala un analista del sector.

De lo que no hay ninguna duda es de que la acción está barata. Lo que no quiere decir que a corto plazo el valor pueda volar en bolsa con todas las garantías. Las últimas sesiones han dejado claro que la IAG sigue siendo muy sensible a cualquier noticia relacionada con el Covid-19. La sexta ola

amenaza en el horizonte inmediato después de que la semana pasada fueran notificados casi 2 millones de casos en Europa.

Es la mayor cantidad en una semana desde que comenzó la pandemia. "La acción de IAG ha sufrido en las últimas horas, como todas las compañías turísticas, pero hemos detectado importantes tomas de posición aprovechando la corrección del precio, pero hay un importante soporte ahora en los 1,90 euros. Las cosas tendrían que empeorar mucho para ver la acción muy por debajo", señalan fuentes bursátiles.

En este sentido, los 'hedge fund' ya no apuestan por un desplome a toda regla en las próximas semanas. De momento, se han decidido a blindarse en el valor deshaciendo posiciones a la vista de que no hay mucho más que sacar en una compañía que parece preparada para aguantar una nueva embestida del virus. A medio camino entre sus máximos y mínimos del año, IAG sigue esperando el momento propicio para despegar.

---

## EL COLAPSO DE LOS CONTROLES DE BARAJAS DEJA EN TIERRA A 6.000 PASAJEROS

16/11/2021



Las aerolíneas reclaman más policías a Interior y advierten de que los retrasos «dañan la imagen de España»

[ABC](#)

La apertura de destinos internacionales como Estados Unidos ha llenado de nuevo los aviones y ha animado el otoño del sector turístico. Pero también ha causado estragos en los aeropuertos españoles. Sobre todo en Adolfo Suárez Madrid-Barajas, donde se están viviendo jornadas interminables en la T4 marcadas por el colapso de los puntos de control de pasaportes. Según fuentes del sector aéreo, la falta de personal en estos puestos ha provocado que 6.000 pasajeros internacionales hayan perdido su vuelo entre las tres últimas semanas de octubre y la primera de noviembre.

Algunos de ellos son turistas españoles que viajan a un país de fuera del espacio Schengen. Otros son viajeros internacionales con documentación de fuera de la UE -un grupo en el que ya se encuentran los británicos, el principal país emisor del turismo internacional- que realizan escala en el aeropuerto de Barajas. En ambos casos es necesario pasar el filtro de los pasaportes. Un control que está en manos de la Policía Nacional. «El tiempo medio de espera alcanza los 50 minutos, pero ha habido días en los que se ha disparado por encima de las 2 horas y media», explican las citadas fuentes. Como resultado, algunos de estos pasajeros no llegan a su vuelo. Solo en una jornada, la del 21 de octubre, casi 500 viajeros se quedaron en tierra por los problemas en los controles, aseguran estas mismas fuentes.

El problema viene de largo. Hace más de un mes, la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) publicó un comunicado en el que advertía de que se estaban produciendo los primeros atascos e instaba al Ministerio del Interior a reforzar los puestos de control. La patronal del sector remitió incluso una carta al departamento dirigido por Fernando Grande-Marlaska en la que ya advertía de que la apertura de Estados Unidos (producida el pasado 8 de noviembre) al turismo agravaría la situación.

«No hubo respuesta por parte del ministerio. El tráfico internacional está creciendo con fuerza, pero la dotación de la Policía no ha experimentado el mismo desarrollo», explican fuentes de la organización. ALA avisa de que el problema ya se está viviendo en otros grandes aeropuertos españoles con amplias conexiones internacionales, como Málaga, Sevilla, Ibiza, Tenerife Sur y Alicante. Y aún puede ser peor. «Si se mantienen los retrasos se va a comprometer la campaña de Navidad», avisa la patronal.

Las aerolíneas cuentan con grandes expectativas de cara a la campaña de este año. Según los cálculos de la patronal, se espera que entre octubre y marzo de 2022 se realicen más de 672.000 vuelos. Casi un 2% de operaciones más que en 2019, aunque ese dato hay que cogerlo con pinzas porque en marzo de 2020 estalló la pandemia del coronavirus.

#### La imagen internacional

Distintas empresas del sector turístico consideran además que este particular colapso puede afectar «a la imagen internacional de España» en un momento determinante para el sector, que empieza a ver la luz al final del túnel precisamente gracias a la vuelta de los viajeros internacionales.

Hasta ahora, ha sido el turismo nacional el que ha tirado del sector, precisamente por el cierre parcial de las fronteras internacionales. Según los datos del INE, España cerró la temporada estival (junio, julio, agosto y septiembre) recibiendo a 16,5 millones de turistas internacionales, un 56,3% menos que en 2019. Una caída que complica la previsión del Gobierno de que España recibirá 50 millones de turistas internacionales en todo 2021.

Pese a ello, tal y como publicó ABC, la apertura producida en las últimas semanas en países como Estados Unidos había dado la vuelta a esta tendencia, animando de nuevo la reservas de vuelos hacia y desde el gigante americano. Una recuperación parcial con la que las aerolíneas intentaban maquillar un año complejo y que ahora, según sus estimaciones, puede quedar empañada por los problemas de los grandes principales 'hub' españoles.

Desde Aena, sin embargo, consideran que el problema no va más allá de «picos puntuales», aunque la empresa pública reconoce que existen ciertas demoras en horas concretas. «El tráfico se está recuperando y en algunos momentos puntuales o de confluencia de vuelos, principalmente de largo radio, se producen puntas de pasajeros en los controles de pasaporte. Se está trabajando con Policía Nacional para mejorar los procesos y agilizar el paso por dichos controles», aseguran fuentes del gestor aeroportuario. Un proceso en el que también está involucrado el comisario de Barajas.

Desde la dirección general de la Policía son todavía más tajantes y aseguran que «no es ninguna novedad que cuando coinciden en hora varios vuelos, principalmente procedentes de Suramérica, se puedan originar de forma excepcional pequeñas colas de viajeros acordes al volumen de pasajeros». Pese a ello, aseguran que no ha habido «ningún tipo de problemática en la T4» extraordinaria a la registrada habitualmente.

Según ha podido saber este periódico por fuentes del mercado, Aena registra una media de 100.000 pasajeros al día y, por el momento, las reclamaciones por pérdidas de vuelo no alcanzan la centena en el último mes.

#### Multa a las aerolíneas

Lo cierto es que los problemas en los controles de los pasaportes está deteriorando aún más la relación entre Aena y las compañías aéreas. Mientras el sector aéreo presiona a la empresa pública para que ofrezca soluciones a este conflicto, la compañía ha respondido con sanciones a las empresas del sector por incumplir determinados servicios. En concreto, Aena ha impuesto multas que llegan a las seis cifras por desembarcos erróneos, grandes retrasos e incidentes con equipos. Un enfrentamiento que la organización de aerolíneas achaca en parte al caos que se vive en los



controles.

Todo ello en un contexto en el que la situación sanitaria ha convertido la estancia en el aeropuerto en una compleja yincana. Tanto para salir como para entrar a España hay que rellenar, antes de volar, un formulario en el que se deben presentar entre otras cosas datos de localización para obtener un código QR que es necesario e independiente del certificado Covid. Si no se realiza antes de viajar, es necesario hacerlo durante el vuelo, lo que retrasa aún más la llegada. Además, en ocasiones las aerolíneas están registrando problemas informáticos que impiden hacer el 'check-in' de forma digital.

---

## **RYANAIR PLANTEA UBICAR SU ESCUELA DE PILOTOS EN SEVILLA**

**16/11/2021**



La aerolínea irlandesa ha puesto a la ciudad de Sevilla en el punto de mira como sede para algunas de sus actividades

### [SEVILLA ACTUALIDAD](#)

La aerolínea irlandesa Ryanair se plantea establecer su escuela de formación de nuevos pilotos en la ciudad de Sevilla. El CEO de la compañía, Eddie Wilson, ya ha mantenido conversaciones a raíz de su estancia en la capital hispalense con el todavía alcalde de la ciudad, Juan Espadas, para que Sevilla acoja este importante centro de formación de la aerolínea.

Estas conversaciones se produjeron durante esta semana con motivo del congreso de innovación turística que se ha venido celebrando en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla (FIBES). Por el momento, el CEO de Ryanair solo ha expresado a Espadas que Sevilla se encuentra entre las candidatas para acoger este centro de formación.

Wilson también le ha transmitido a Espadas su compromiso en cuanto a la recientemente conocida inversión que la empresa va a realizar para establecer en el Aeropuerto de Sevilla un centro de revisiones de seguridad para las aeronaves. Este anuncio se producía la semana pasada tras la reunión del CEO de Ryanair con el presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, en el palacio de San Telmo.

Esta apuesta se suma al segundo hangar de la aerolínea que, se prevé, pueda entrar en servicio a finales de este año, tras realizar una inversión adicional de 16 millones de euros, que permitirá a la compañía incorporar tres nuevas líneas de reparación de aeronaves a la vez -se suman a las dos existentes del primer hangar, inaugurado a finales de 2018- y duplicar la plantilla actual, hasta más de 400 trabajadores.

La primera fase de este complejo industrial de Ryanair se completó en 2018 con una inversión de 10 millones de euros, materializada en un hangar para dos líneas simultáneas para la reparación de aviones y 200 empleados (160 técnicos y el resto, personal de oficina). En él se realizan comprobaciones periódicas de los Boeing 737 de la flota de Ryanair y hay talleres para efectuar reparaciones de composites, estructuras, mecánica y calderas de agua. Desde su puesta en servicio, se ha capacitado a más de 100 personas a partir de un programa propio de cualificación y en la instalación existen actualmente 23 aprendices.

---

## IBERIA EVALÚA CÓMO MEJORAR HORARIOS Y FRECUENCIAS "A MEDIO Y LARGO PLAZO" ENTRE ALMERÍA Y MADRID

16/11/2021



[EUROPAPRESS](#)

El presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, ha asegurado que la compañía está "evaluando qué opciones de mejora puede tener, tanto en términos de horarios como de frecuencias, en el medio y el largo plazo" la conectividad que ofrece a la línea entre Almería y Madrid.

Con dos vuelos diarios en cada sentido en una franja que va de 12,00 a 19,00 horas, tras la carta remitida por dirigentes del PP de Almería para solicitarle que incremente la frecuencia de la ruta ante la falta de una "flexibilidad horaria" que obliga a los viajeros a pernoctar en la capital del país.

---

## AIRBUS PROYECTA PARA 2040 39.000 NUEVOS AVIONES Y 550.000 NUEVOS PILOTOS

16/11/2021



La demanda de transporte aéreo va a seguir creciendo, impulsada por el PIB, el aumento de la clase media, así como del deseo de explorar y de conectarse.

[EXPRESSO](#)

Las mejoras continuas en la eficiencia de la flota, los combustibles sostenibles, las operaciones y las tecnologías de propulsión permitirán el objetivo neto cero del sector para el año 2050.

Así, se necesitan más de 550.000 nuevos pilotos y más de 710.000 técnicos altamente calificados en el horizonte de los próximos 20 años.

Hasta 2040, Airbus pronostica que la demanda de transporte aéreo pasará progresivamente del crecimiento de la flota a la retirada acelerada de aviones más antiguos y menos eficientes en combustible, lo que dará lugar a la necesidad de unos 39.000 aviones de pasajeros y cargueros de nueva construcción, de los que 15.250 para su reemplazo.

Como consecuencia, de cara a 2040 la gran mayoría de los aviones comerciales en operación serán de última generación, frente al 13% actual, lo que mejorará considerablemente la eficiencia de CO2 de las flotas de aviones comerciales del mundo.

Los beneficios económicos de la aviación se extienden más allá del sector, aportando alrededor del 4% del PIB mundial anual y manteniendo unos 90 millones de puestos de trabajo en todo el mundo.

Si bien ha perdido casi dos años de crecimiento durante el período de COVID, el tráfico de pasajeros ha demostrado su resistencia y está listo para volver a conectarse a un crecimiento anual del 3.9%

por año, impulsado por la expansión de las economías y el comercio en todo el mundo, incluido el turismo.

Las clases medias, que son las más propensas a volar, crecerán en dos mil millones de personas hasta el 63% de la población mundial. El crecimiento de tráfico más rápido se producirá en Asia, y la China nacional se convertirá en el mercado más grande.

La demanda de nuevos aviones incluirá alrededor de 29,700 aviones pequeños como las familias A220 y A320, así como alrededor de 5,300 en la categoría de aviones medianos como el A321XLR y el A330neo.

En el segmento Large, cubierto por el A350, se prevé la necesidad de unas 4.000 entregas en ese horizonte de 2040.

Aunque el mantenimiento seguirá siendo el segmento de servicios líder, también se espera que los vuelos, las operaciones terrestres y los servicios sostenibles crezcan significativamente.

‘A medida que maduran las economías y el transporte aéreo, vemos que la demanda está cada vez más impulsada por el reemplazo en lugar del crecimiento. El reemplazo es el impulsor más importante de la descarbonización en la actualidad. El mundo espera vuelos más sostenibles y esto será posible a corto plazo con la introducción de la mayoría de los aviones modernos’, dijo Christian Scherer, director comercial y director de Airbus Internacional.

‘Impulsar estos nuevos y eficientes aviones con combustibles de aviación sostenibles (SAF) es la próxima gran palanca. Nos enorgullecemos de que todos nuestros aviones, el A220, la familia A320neo, el A330neo y el A350, ya estén certificados para volar con una mezcla de 50% SAF, que aumentará al 100% para 2030, antes de hacer de ZEROe nuestra próxima realidad a partir de 2035. Adelante’.

La industria de la aviación mundial ya ha logrado enormes ganancias de eficiencia, como lo demuestra la disminución del 53% en las emisiones globales de CO2 de la aviación desde 1990.

La gama de productos de Airbus respalda una ganancia de eficiencia de CO2 de al menos un 2% con respecto a los aviones de la generación anterior.

Dadas las innovaciones en curso, los desarrollos de productos, las mejoras operativas y las opciones basadas en el mercado, Airbus apoya el objetivo del sector del transporte aéreo de alcanzar emisiones netas de carbono cero para 2050.

---

## **¿CUÁNTO BAJARÁ MI SUELDO CON LA SUBIDA DE COTIZACIONES? ¿DESDE CUÁNDO? LAS CLAVES DEL ACUERDO DEL MECANISMO DE AJUSTE DE LAS PENSIONES**

**16/11/2021**



La nómina mensual neta bajará aproximadamente entre 1 y 2,5 euros, dependiendo de la base de cotización

## [EL PAÍS](#)

Gobierno y sindicatos han pactado el diseño final del Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI) que sustituirá al derogado Factor de Sostenibilidad con el que se pretende reforzar el sistema de pensiones ante la cercanía de las jubilaciones de los

baby boomers (la generación más numerosa nacida entre finales de los cincuenta y finales de los setenta). Para ello han determinado una subida de las cotizaciones a la Seguridad Social de los trabajadores con la que se busca ampliar el Fondo de Reserva o como se le conoce coloquialmente, la hucha de las pensiones, para hacer frente a posibles aumentos del gasto.

¿Qué subida de cotizaciones han pactado gobierno y sindicatos?

La subida de las cotizaciones acordada por el Gobierno y los sindicatos sin la patronal supone subir 0,5 puntos porcentuales la cotización de las empresas y 0,1 puntos la de los trabajadores. En la actualidad, por contingencias comunes las empresas pagan un 23,6% de la base de cotización (equivalente aproximadamente al salario bruto mensual con las pagas extras promediadas) mientras que los trabajadores cotizan un 4,7%. Con la reforma ahora pactada, a la espera de conocer los detalles, las cotizaciones pasarían a ser del 24,1% y del 4,8%, respectivamente, si bien esa cotización adicional tendrá un destino finalista, para acumularse en el fondo de reserva de las pensiones.

¿Cuánto impacta eso en el sueldo bruto?

La cuenta es sencilla de hacer. Para el trabajador, supondrá detraer del sueldo un 0,1% de su base de cotización. Por ejemplo, para un trabajador con la base mínima de 1.050 euros mensuales (12.600 euros anuales), la cotización adicional equivaldrá a 1,05 euros menos en la nómina (12,6 euros menos al año). Los empresarios tendrán que cotizar por ellos 5,25 euros mensuales más (63 euros al año). Para los trabajadores en la base de cotización máxima, de 4.070,10 euros mensuales (48.841,2 euros anuales), la rebaja en la nómina mensual antes de retenciones será de 4,07 euros mensuales (48,8 euros al año), mientras que la empresa tendrá que cotizar 20,35 euros adicionales al mes (244 euros más al año). El ministro de Seguridad Social puso el ejemplo de un trabajador con la base media, de unos 2.000 euros mensuales, lo que se traduciría en una cotización adicional de 2 euros al mes a cargo del trabajador y 10 euros mensuales más a cotizar por la empresa.

¿Cuánto baja el sueldo neto?

El sueldo neto depende de múltiples circunstancias personales, familiares y laborales y de la renta anual en su conjunto, con lo que no resulta fácil calcular de forma general el impacto para los trabajadores. En última instancia, el impacto neto sobre la nómina no se sabrá hasta la declaración de la renta de cada contribuyente. Sin embargo, sí que puede hacerse una aproximación tomando en cuenta los tipos de retención por tramos en el IRPF. Volviendo a los dos ejemplos extremos, para el trabajador que se sitúe en la base mínima, el impacto neto será muy similar al bruto, de aproximadamente un euro mensual. Para los trabajadores estables que se sitúen en las bases máximas y que por tanto están en principio sujetos a tipos de retención del 37% (que se aplica entre 35.200 y 60.000 euros) o del 45% (para rentas de más de 60.000 euros), la rebaja en la nómina después de retenciones será aproximadamente de unos 2-2,5 euros. Para el trabajador medio, con un sueldo mensual de unos 2.000 euros brutos, la rebaja en la nómina será de aproximadamente 1,5 euros.

¿Cuándo entrará en vigor la subida de las cotizaciones?

No será hasta 2023 cuando empiece a aplicarse este nuevo sistema de cotizaciones. Desde ese año y hasta 2032 se fijará esta nueva cotización finalista, pero a partir de 2033 se revisará cada tres años si el nivel de gasto programado para 2050 que se proyecta dentro del informe de 2024

denominado Ageing Report, y elaborado por la Comisión Europea (o en un documento análogo), se desvía de esas estimaciones. En caso afirmativo se hará uso del fondo para cubrir el incremento; y de no ser así se pedirá permiso al Pacto de Toledo para rebajar de nuevo las cotizaciones, o para emplear el superávit en una mejora de la cuantía de las pensiones.

¿Cuánto se pretende recaudar con esta subida?

El ministro de Seguridad Social, José Luis Escrivá, aseguró durante la rueda de prensa posterior al pacto del MEI, que el objetivo del Gobierno es recaudar cerca de 50.000 millones de euros en diez años (sumando aportaciones e intereses) con los que afrontar con garantías el pago de las pensiones entre 2032 y 2050. Cabe recordar que el pico más elevado de la hucha de las pensiones llegó hasta los 67.000 millones de euros en 2011.

¿Por qué no se han sumado los empresarios al pacto?

Como ya sucediera con la última negociación sobre el incremento del salario mínimo interprofesional (SMI), tanto la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) como la Confederación de Pequeñas y Medianas Empresas (Cepyme) han rechazado la propuesta del Gobierno. Su mensaje ha sido claro: un aumento de las cotizaciones pone en riesgo la recuperación económica y la competitividad de las empresas. “Aumentar las cotizaciones sociales y hacer que la mayor carga recaiga sobre las empresas tiene efectos negativos sobre el empleo y va en dirección contraria a lo que necesita el sistema público de pensiones. El crecimiento del empleo es la principal garantía de sostenimiento del sistema de pensiones”, aseguraron en un comunicado.

¿Cuál es el siguiente paso?

Una vez acordado el MEI entre Gobierno y sindicatos, este elemento se incluirá en el proyecto de ley de garantía del poder adquisitivo de las pensiones y de otras medidas de refuerzo de la sostenibilidad del sistema, actualmente en tramitación parlamentaria, a través de una enmienda.

---

## LA CURVA DE CONTAGIOS POR COVID ACELERA SU ASCENSO EN ESPAÑA Y SITÚA LA INCIDENCIA EN 82 CASOS POR 100.000

16/11/2021



Las infecciones por coronavirus crecen un 67% en dos semanas. Las hospitalizaciones también repuntan y algunas autonomías se plantean medidas para controlar la transmisión

[EL PAÍS](#)

La curva epidémica de covid en España vuelve a tomar una tendencia ascendente y el ritmo de contagios se acelera: la incidencia acumulada a 14 días se ha situado este lunes en 82 casos por 100.000 habitantes, casi 11 puntos más que el pasado viernes —el lunes anterior había subido apenas cinco puntos durante el fin de semana—. En apenas dos semanas, la incidencia ha crecido un 67%. Y, aunque España sigue muy por debajo de la tasa de contagios que registran buena parte de los países europeos, hay comunidades como País Vasco o Navarra que duplican la media estatal. Las hospitalizaciones también crecen de forma paulatina y algunos gobiernos autonómicos, como el vasco, ya estudian medidas restrictivas para controlar la transmisión del virus.

Con el 79% de la población española vacunada con la pauta completa, el ascenso de la incidencia

no tiene la misma lectura que en olas anteriores: los grupos más vulnerables están protegidos contra la enfermedad grave y la muerte y la mayoría de las personas vacunadas que se infecten pasarán la enfermedad de manera leve o asintomática. Con todo, el auge de contagios no es inocuo y los expertos advierten de que a mayor número de infecciones, más repercusión en el sistema sanitario y en la presión asistencial que pesa sobre los médicos y enfermeros.

Por lo pronto, el repunte de infecciones ya empieza a trasladarse ligeramente a los hospitales: hay 2.180 personas ingresadas con covid, esto es, el 1,77% de las camas hospitalarias disponibles. Esta ocupación es perfectamente asumible por el sistema sanitario —a finales de enero, durante la tercera ola, había más de 31.000 ingresados con covid—, pero se trata de una cifra al alza: el pasado viernes, los ingresados a causa de la infección por coronavirus eran 234 menos. Y lo mismo sucede con las unidades de cuidados intensivos (UCI), donde se llegó a alcanzar este año en la tercera ola cerca de 5.000 ingresados en estado crítico: ahora hay apenas 427 enfermos graves a causa del virus, pero han aumentado durante el fin de semana (el viernes eran 394).

La situación epidémica es, además, desigual en las distintas comunidades autónomas. Así, si bien Andalucía, Galicia, Asturias o Extremadura tienen una incidencia a 14 días de entre 43 y 47 casos por 100.000 habitantes y una ocupación en las UCI por debajo del 1% —en Galicia es del 0,94%—, en Aragón la incidencia es de 134 casos por 100.000 y la ocupación de las camas de cuidados intensivos, del 10%.

La mayoría de los casos graves, eso sí, se producen en personas no vacunadas. Según la Generalitat de Cataluña, las personas no vacunadas tienen una probabilidad 4,5 veces mayor de ingresar por covid que una persona vacunada, informa Bernat Coll. Murcia también señaló hace unos días que las siete personas ingresadas entonces en cuidados intensivos en la región no se habían vacunado —ahora hay 12—. Las tasas más bajas de vacunación y con mayor margen de mejora se encuentran entre los treintañeros (77%) y el grupo de 20 a 29 años (78%).

#### Restricciones en el País Vasco

Algunas autonomías, de hecho, ya han lanzado la voz de alerta y apuran a plantear o anticipar medidas con la vista puesta en la llegada del invierno, las fiestas de los próximos meses y la amenaza de que la curva epidémica siga creciendo. El más contundente ha sido el País Vasco, que ha anunciado restricciones en los municipios con mayor incidencia y ha abierto el debate sobre la pertinencia de hacer la vacunación obligatoria en determinados trabajadores, informa Efe. El presidente vasco, Íñigo Urkullu, ha invitado a que esta medida, así como los usos del pasaporte covid, se decidan de manera “uniforme” en toda España y ha calificado de “difícil” que Euskadi adopte este tipo de propuestas “si no están enmarcadas en una decisión” de ámbito estatal.

El presidente valenciano, Ximo Puig, también ha puesto sobre la mesa el uso del pasaporte covid y ha señalado que su gobierno “acelera los procesos de carácter legal para que se pueda implantar el certificado en determinados centros”. En esta línea también se ha pronunciado el consejero de Salud de Cataluña, Josep Maria Argimon, que ha abierto este lunes la puerta a la posibilidad de ampliar el uso del certificado covid en la autonomía, que actualmente solo se solicita en las discotecas, aunque siempre contando con el visto bueno del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC).

Galicia, por su parte, que se planteaba flexibilizar algunas medidas en el ámbito escolar, mantiene la incógnita y reevaluará la pertinencia de esta relajación de restricciones tras el alza de contagios en España. Los expertos insisten en que las escuelas son espacios seguros, pero no están libres de covid: la semana pasada se reportaron dos brotes en escuelas de Madrid y Barcelona—uno en Getafe, con al menos 56 positivos, y otro en Sant Cugat, con más de 40—. Con todo, en la calle y en los chats de padres, permanece el debate abierto sobre la pertinencia de retirar o no la mascarilla en el patio.

---

# EL COVID VUELVE A DESBORDAR EUROPA Y ESPAÑA SE SALVA (POR AHORA): ¿QUÉ ESTÁ PASANDO?

16/11/2021



Las cifras de vacunación y el mantenimiento de medidas como las mascarillas en interiores son clave para que la incidencia acumulada no se haya disparado en España

## [EL CONFIDENCIAL](#)

Los datos del covid han marcado récords en Alemania esta semana, superando los 50.000 nuevos casos diarios, lo que no había ocurrido en toda la pandemia. El número de muertes también ha ido creciendo, hasta llegar a las 235 en una sola jornada, y la incidencia acumulada, que allí se mide a siete días, alcanzó los 263,7 casos por 100.000 habitantes este viernes. Las autoridades ya están planteando nuevas medidas, como recuperar los test de antígenos gratuitos, y sobre todo hacen un llamamiento a la población no vacunada. Por el momento, el 67,3% de los ciudadanos tiene la pauta completa.

En general, la situación del continente no es nada halagüeña. La Organización Mundial de la Salud (OMS) advierte de que Europa acumula en estos momentos la mitad de los casos de covid del mundo y que solo la semana pasada sumó dos millones, una cifra no registrada hasta ahora. Si la tendencia se mantiene, el invierno puede ser muy duro. El director regional de la OMS para Europa, Hans Kluge, ha advertido de que los países europeos podrían sumar medio millón de fallecidos desde ahora hasta febrero de 2022.

Por eso, en muchos lugares vuelven las medidas duras. Países Bajos estrena este fin de semana una medida inédita desde hace meses: cerrar bares, restaurantes y comercios no esenciales a las siete de la tarde. Aun así, en general la situación es bastante peor en los países del este, con una cobertura vacunal bastante limitada, de forma que las infecciones se siguen traduciendo en colapsos hospitalarios. En estos días, Rumanía ha llegado a superar las 600 muertes en menos de 24 horas.

Frente a estas cifras, España parece un oasis de tranquilidad. Si en muchos momentos de la pandemia nos hemos fustigado por estar entre los peores, ahora la situación es la contraria. La incidencia acumulada a 14 días es de 71,50 casos por 100.000 habitantes, según los datos de este viernes. No obstante, la subida desde hace tres semanas es lenta pero continuada. ¿Qué está pasando? ¿Lo estamos haciendo mejor que nuestros vecinos o, simplemente, estamos en otra fase? ¿Nos veremos arrastrados por la tendencia europea?

## Las claves de la diferencia

La cobertura vacunal puede estar siendo clave, según los expertos. Aunque las cifras de vacunados en lugares como Alemania no son tan malas, ninguno de las grandes países europeos llega al nivel de España, que ha vacunado al 80,4% de su población con al menos una dosis. Si solo tenemos en cuenta la población diana (es decir, todos los que pueden ser vacunados, descartando a los menores de 12 años), se llega al 90,6% (un 88,9% con la pauta completa). En este sentido, "tenemos una ventaja comparativa", afirma en declaraciones a Teknautas Quique Bassat, epidemiólogo del Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal). En su opinión, a estas alturas,

“esa distancia del 10% o del 15% marca una diferencia enorme”. Y mucho más con respecto a los países del este, donde la desconfianza en las vacunas es generalizada: Bulgaria ni siquiera ha llegado al 30%. “Tenemos una Europa a dos velocidades”.

Aunque las vacunas no cortan por completo la transmisión (de hecho, su objetivo es evitar la enfermedad grave, no el contagio), también están teniendo un efecto importante en este sentido. Dicho de otra forma, “no te hacen invulnerable, pero disminuyen el riesgo, a los vacunados les cuesta más infectarse”, comenta Bassat. Para ilustrar este argumento, pone un ejemplo gráfico: “Si en un espacio cerrado tenemos 100 vacunados y entra un positivo, el contagio va a ser mucho menor que si en esa misma situación tuviéramos a 100 personas sin vacunar”.

“Nos podemos contagiar todos, porque las cadenas de transmisión siguen corriendo a pesar de las vacunas, pero los vacunados nos contagiamos menos”, coincide Salvador Peiró, especialista en medicina preventiva y salud pública de la Fundación para el Fomento de la Investigación Sanitaria y Biomédica (Fisabio). Según explica, la protección frente a la infección ha ido disminuyendo desde los primeros estudios, principalmente por factores como la mayor contagiosidad de la variante delta y el paso del tiempo, que al parecer no tendría incidencia en la protección frente a la enfermedad grave, pero sí en relación a la posibilidad de infectarse. “Habríamos pasado de una protección inicial de entre el 80% y el 90% a una entre el 35% y el 50%”, apunta, lo que sigue siendo una gran ayuda para frenar la transmisión comunitaria.

En cualquier caso, lo más importante es que las vacunas no pierden eficacia frente al riesgo de hospitalización, ingreso en la UCI y muerte. “La mayoría de los contagios son leves, así que se mantienen vacíos los hospitales”, destaca Peiró. De hecho, en otros países como Alemania los ingresos tampoco se han disparado a pesar de la nueva ola, pero, lógicamente, “si hay muchos contagios, al final algunos acaban siendo graves”, señala el epidemiólogo.

Los expertos creen que las medidas de prevención, aunque ya apenas hay restricciones, también están siendo determinantes para marcar diferencias. En España, una gran parte de la población mantiene la mascarilla por la calle a pesar de que hace meses que dejó de ser obligatoria. Es dudoso que esta costumbre tenga una relevancia importante en los datos, teniendo en cuenta que al aire libre es mucho menos probable que se produzcan contagios. Sin embargo, nuestro país mantiene la obligatoriedad de su uso en interiores, en contra de lo que han hecho otros. Por ejemplo, el Reino Unido tiene una buena cobertura vacunal, pero levantó todas las restricciones el 19 de julio, incluida la obligación de taparse la boca en lugares cerrados, y ha tenido una incidencia bastante alta.

Según Bassat, “aún no estamos para discutir la eliminación de la mascarilla en interiores”. Aunque es habitual —y hasta paradójico si se compara con lo que sucede en la calle— ver cómo en bares y restaurantes españoles su uso es mínimo (es necesario quitársela para comer y beber), el epidemiólogo del ISGlobal considera que esta medida sigue siendo muy útil. “Podemos discutir si llevamos la mascarilla bien o mal, pero siempre será mejor que no llevarla. Además, aunque la mayoría se la quite en la hostelería, la tenemos puesta en los cines, los teatros o los estadios”, apunta. En este sentido, Peiró considera que “hay que seguir haciendo mucho hincapié en la importancia de los espacios interiores, porque un solo contagiado puede transmitir el virus a mucha gente, así que tenemos que mantener tanto la mascarilla como la ventilación, aunque nos moleste pasar frío”.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que España y el resto de Europa casi siempre han ido desacopladas en las diferentes olas pandémicas. “Nosotros tuvimos una ola muy fuerte en verano y ellos lo pasaron bastante tranquilos”, señala. Así que los datos actuales en Europa se podrían interpretar como un retraso de la ola que ya sufrió España, con la agravante de que sus tasas de vacunación son inferiores y que la llegada del frío hace que aumenten las actividades en interiores. En cualquier caso, como ha sucedido a lo largo de toda la pandemia, “depende mucho de los comportamientos de cada sociedad”.



## El futuro próximo

¿Significa eso que España aún puede sufrir una sexta ola importante? El crecimiento de la incidencia acumulada está siendo muy lento en estas últimas semanas, pero el peligro de que el número de casos se dispare existe. “El riesgo está en posibles brotes en interiores, que podrían provocar que la transmisión dejara de crecer a un ritmo pausado para dar un salto importante”, destaca el epidemiólogo de Fisabio. El mejor ejemplo está en lo que sucedió a comienzos del verano con los viajes escolares a Mallorca, un auténtico catalizador de lo que fue la quinta ola. “En el Reino Unido sucedió algo similar con la Eurocopa y algunos festivales de música”, señala.

Otra cosa es que con un nivel de vacunación tan elevado como el español un aumento de los casos se traduzca en una ocupación hospitalaria alta. No obstante, Peiró recuerda que el 10% de personas que aún están sin vacunar en España significa cuatro millones, un número que “da para mucha hospitalización”. Eso sí, son pocos comparados con el 30% de otros grandes países europeos, que podrían tener más problemas en ese sentido.

De cara a los próximos meses, algunas decisiones pueden hacer variar ligeramente el panorama. Por ejemplo, el refuerzo con terceras dosis que ya se están aplicando en población mayor. “Los datos de Israel apuntan a que las terceras dosis vuelven a reducir la transmisión bastante, hasta cifras similares a las del inicio, evitando un 90% de los contagios”, afirma el epidemiólogo.

Otro cambio que puede estar próximo es la vacunación de los niños de entre cinco y 11 años, algo que podría llegar de aquí a finales de año. En términos poblacionales, esta ampliación supondría “aumentar la cobertura en cinco puntos más”, recuerda por su parte el experto del ISGlobal, que también es pediatra. En su opinión, esto puede tener cierta incidencia en el control general del covid y ayudar a reducir la incidencia no solo en este grupo de edad, sino cortando parte de la transmisión.

A pesar de que esta nueva ola tiene una magnitud importante en Europa, en la mayoría de los países con una cobertura vacunal importante crecen los contagios pero no tanto las hospitalizaciones como en olas anteriores. Estos dos indicadores “ya no tienen la relación que tenían”, recuerda Peiró. Por eso, considera que es el momento de hacer una reflexión acerca del manejo de la pandemia: “Tenemos unas métricas que son prevacunales, las implementamos cuando no teníamos vacunas y la incidencia se traducían en un volumen de casos graves muy importante. Ahora no es lo mismo, nos toca cambiar un poco el chip”, afirma. De hecho, los responsables de salud pública ya se están fijando más en los casos hospitalizados que en la incidencia. “El ministerio debería empezar a dar las series de hospitalizados cada día más que los casos, nos diría mucho mejor cómo estamos”.

En cambio, Bassat considera que monitorizar la incidencia sigue siendo útil a pesar de que este indicador no se traduzca en un número de casos graves posteriores con la misma fuerza que antes. “Aunque no lleguen al hospital, nos interesa que el número de contagios se mantenga en cifras bajas, sobre todo porque no queremos que pase como en la quinta ola”, explica refiriéndose al último gran incremento de casos registrado en España, el pasado verano. En aquellos momentos, “se nos colapsó la atención primaria, así que es importante seguir vigilando las tendencias y saber que estas tres semanas de aumento, aunque sea leve, pueden tener consecuencias”.

---

## **IBEROJET LANZA UN PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE EMISIONES Y RECICLAJE**

**16/11/2021**



La compañía considera que el compromiso con una aviación sostenible es uno de los pilares de su desarrollo

### [AGENTTRAVEL](#)

La aerolínea de Ávoris Corporación Empresarial, Iberojet, ha reforzado su compromiso medioambiental a través de la puesta en marcha de múltiples políticas de eficiencia energética y de disminución de las emisiones de CO2 y de residuos, así como del reciclaje eficiente de estos.

Según apunta la aerolínea, el compromiso con una aviación sostenible es uno de los pilares fundamentales su desarrollo y forma parte de su posicionamiento en esta materia. Desde el año 2017, Iberojet cuenta con los certificados de calidad operacional IOSA, de gestión ISO 9 001 y de gestión medioambiental ISO 14 001.

Iberojet destaca que “la inversión a largo plazo en aviones de última generación como los A350 y A330Neo muestra el compromiso de la organización con una explotación de negocio eficiente a la par que respetuosa con el medio ambiente”.

En paralelo, la puesta en marcha de medidas operacionales, condensadas en un manual de eficiencia operacional, ha dado como fruto que la compañía aérea en octubre del 2021 haya logrado un ahorro de 17 toneladas de combustible, frente al mismo escenario de vuelos sin estas medidas, y una reducción de emisiones en gases de efecto invernadero, especialmente CO2, de aproximadamente 53 toneladas métricas, equivalentes a la plantación de 900 árboles en un solo mes.

De igual manera, Iberojet sigue trabajando en el uso de biocombustibles SAF, que son uno de los elementos destacados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para reducir las emisiones del sector de la aviación, y que también incluye la tecnología y las normas, las mejoras operativas y el Sistema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Iberojet ya realizó una primera prueba piloto en marzo de este año y está programando utilizarlo en breve en más vuelos conforme a la disponibilidad de este.

#### Primer vuelo sin plásticos desechables

Por último, el pasado viernes 12, la aerolínea realizó el primer vuelo de prueba Madrid Cancún sin plásticos desechables a bordo, utilizando como alternativas materiales respetuosos con el medio ambiente, con la previsión de extenderlos a todas las rutas y vuelos antes de fin de diciembre.

Estas medidas y las que se están diseñando en estos momentos como parte de este proyecto, han tenido una gran acogida entre las tripulaciones, suponiendo un plus de motivación en el ejercicio de su profesión. Esto demuestra que la Iberojet dispone de profesionales altamente cualificados, pero también, altamente concienciados.

La digitalización y la inversión en herramientas de análisis avanzado con tecnologías de inteligencia artificial está suponiendo un avance muy importante para la eliminación de ineficiencias operativas de la aerolínea. A través de sus conclusiones, el aprovechamiento de la explotación masiva de datos permite ofrecer a los clientes de Iberojet una experiencia de viaje tecnológico y sostenible.