

LA LECCIÓN DE FILOMENA: BARAJAS REFUERZA SU PLAN INVERNAL Y FLEXIBILIZA LAS REGULACIONES POR NEVADAS

24/11/2021



Eleva un 56% la plantilla y un 32% las máquinas, mientras que el tráfico podrá restringirse por terminales y también de forma preventiva

[CINCO DÍAS](#)

El anuncio de riesgo de las primeras nevadas en Madrid ha llegado unos días después de la puesta en marcha del plan de invierno 2021-2022 en el aeropuerto de Barajas. Suben el número de máquinas y el personal para hacer frente a una temporada en la que se prevé mayor volumen de tráfico que en 2020 y, ante todo, se quiere estar preparado después de la experiencia que en enero dejó la borrasca Filomena.

El equipamiento de vehículos y maquinaria quitanieves aumenta un 32%, según ha podido saber Cinco Días, con el alquiler de nuevas unidades, hasta un total de 110. Las reservas de fundente líquido para hacer frente a las heladas son un 20% superiores a las del pasado invierno, y las de fundentes sólidos se elevan un 67%. La plantilla llega hasta las 700 personas, con un alza del 56%.

Aena también modificó el pasado verano el contrato con el que cubre la atención a la zona de vuelo de Madrid-Barajas entre noviembre y finales de febrero, subiendo el presupuesto de 1,5 a 2,5 millones.

GRANDES 'HUBS' EN JAQUE

Aeropuertos como Londres-Heathrow, los neoyorquinos JFK y La Guardia, el de Fráncfort, París-Charles de Gaulle, Milán-Malpensa y el de Madrid, han cerrado alguna vez en los últimos años por la nieve. Filomena motivó la clausura de Barajas entre el viernes 8 y el domingo 10 de enero. Las heladas que sucedieron a la nevada obligaron a nuevos procedimientos de retirada al resultar ineficaz la maquinaria existente.

El paso de Filomena motivó una crisis sin precedentes en Madrid y sus alrededores. En el caso de Barajas fueron suspendidas las operaciones el viernes 9 de enero, cuando se acumularon 62 centímetros de nieve. La precipitación duró 30 horas seguidas y las temperaturas se desplomaron hasta 12 bajo cero. Las capas de hielo alcanzaron los 25 centímetros. El cierre del aeropuerto motivó un enfrentamiento político entre Gobierno central y Comunidad de Madrid, y el presidente de Aena, Maurici Lucena, salió públicamente a pedir que no se mancillara el nombre de Barajas, uno de los aeropuertos más modernos de Europa y puerta esencial de entrada a España.

Distintos comités del operador aeroportuario han estudiado durante meses la situación creada y la respuesta de la compañía, decidiéndose el refuerzo de los medios contra la nieve y también un nuevo sistema de regulaciones del tráfico.

Cierres por fases

Aena, Enaire y Eurocontrol han acordado que las restricciones por climatología en Madrid puedan realizarse por terminales y, de ese modo, no se vea afectado el aeropuerto en su totalidad si no es necesario. La infraestructura se ha dividido en cinco áreas de control para regular: las terminales 1,2 y 3; la terminal 4 (T4), la T4S, terminal ejecutiva y la de carga.

Esta fragmentación, que comenzó a tratarse antes del verano, responde a la experiencia ganada con el temporal y con otros acontecimientos, como el atentado de diciembre de 2006 con una furgoneta bomba en el aparcamiento de la T4. Sucesos como estos, que obligan prácticamente al cierre del espacio aéreo en Madrid, y otros no tan graves que merecen restricciones, quedan aislados con un esquema de distintas regulaciones, blindándose la conectividad ante una crisis.

Otra novedad en el mayor aeropuerto español es la de las regulaciones preventivas según las probabilidades de nevada. Esto es reducir la capacidad en niveles prefijados para evitar en lo posible que aviones bloqueados colapsen el aeropuerto.

Sobre Filomena hubo avisos hasta nueve días antes, que se fueron actualizando. Desde este invierno, en Barajas pueden activarse las citadas restricciones preventivas, con recortes de capacidad del 20% al 85%.

AIR EUROPA QUEMA TRES CUARTOS DE SU RESCATE SOLO EN MANTENER LOS VUELOS

24/11/2021



Los reembolsos de los billetes cancelados por el Covid copan menos del 25% de la ayuda

[ABC](#)

El rescate que recibió Air Europa por parte del Estado a finales de 2020 supuso un balón de oxígeno para la empresa. Pero hoy, un año después de que se concediese la ayuda, la empresa aún respira con dificultad. Tanto es así que la aerolínea ha tenido que destinar gran parte de los 475 millones de euros recibidos por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en mantener su actividad operativa.

EL CEO DE RYANAIR PREVÉ UN INVIERNO DURO PARA EL TRANSPORTE AÉREO ANTE LA NUEVA OLA DEL VIRUS

24/11/2021



Anuncia 670 rutas desde o hacia España para el próximo verano

[CINCO DÍAS](#)

El confinamiento en Austria y nuevas restricciones a la movilidad en distintos puntos de Europa están generando incertidumbre sobre la recuperación del sector aéreo tras un verano positivo en cuanto a la vuelta

de los viajeros. Así lo ha reconocido el consejero delegado del Grupo Ryanair, Michael O'Leary, quien teme un impacto tanto en la campaña de Navidad como en el arranque de la venta de billetes para la temporada de verano. El de Austria es el primer bloqueo a la movilidad en Europa desde que se lanzaron las vacunas.

O'Leary ha explicado en una intervención pública que, hasta el pasado fin de semana, "las cosas iban muy bien, con los volúmenes de ocupación en niveles previos a la pandemia". Ahora se teme que cunda el nerviosismo entre los consumidores, lo que podría tirar a la baja de los precios a corto plazo. La mayor low cost del continente tenía presupuestada para el próximo verano la vuelta al tráfico registrado en 2019.

La preocupación de este primer espada del sector aéreo coincide con la presentación, esta mañana, de la temporada de verano de Ryanair en España. La previsión inicial pasa por operar más de 670 rutas entre este país y distintos destinos europeos. La irlandesa estrenará 22 rutas.

La recuperación de Ryanair en los últimos 12 meses ha pasado por la reactivación de 560 rutas y la apertura de 14 bases. El esperado crecimiento para los próximos trimestres se apoya en la entrada de 65 aviones B737 Gamechanger en la flota. Estos aparatos vienen con un 4% de capacidad extra y consumen un 16% menos.

La empresa ha acompañado su anuncio en España con una nueva campaña de precios. Los billetes parten de 29,99 euros por trayecto para viajar hasta finales de octubre de 2022.

EL AEROPUERTO DE BARCELONA CIERRA UNA PISTA DURANTE MEDIA HORA POR EL PASO DE UN TORNADO

24/11/2021



El tornado ha dejado escombros y charcos de agua en una de las pistas del aeródromo La vía del aeropuerto catalán ha tenido que estar cerrada durante media hora Otro tornado ha arrancado árboles y tejados en la Ametlla de Mar

[NIUS DIARIO](#)

La primera DANA de la temporada barre Cataluña de norte a sur. Tras las inundaciones y los fuertes vientos registrados la mañana de este martes en la zona del Ebro, la tarde de este martes el Aeropuerto de El Prat en Barcelona ha tenido que alterar su funcionamiento por el paso de un pequeño tornado.

La manga de aire ha obligado a cerrar una de las pistas - conocida como la senda de planeo - durante media hora, sin embargo, esto no ha afectado al tráfico aéreo.

Tras el paso del tornado, la vía ha quedado llena de escombros y charcos de agua. Después de que el personal lo limpiara, la pista ha vuelto a su funcionamiento habitual.

El mismo día, la localidad tarraconense de la Ametlla de Mar ha registrado otro tornado, que ha afectado a varios puntos del municipio arrancando árboles y tejados. Además, la policía local ha tenido que rescatar a un conductor en un barranco.

LATAM AIRLINES SE POSICIONA COMO UNA DE LAS MEJORES AEROLÍNEAS EN CUANTO A DESEMPEÑO EN SOSTENIBILIDAD

24/11/2021



LATAM Airlines Group obtuvo el cuarto lugar a nivel mundial en la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa Global (CSA) de Standard & Poor's y se ha posicionado como la aerolínea con mejor desempeño en sostenibilidad en los continentes americano y europeo, de acuerdo a los más recientes resultados publicados el 12 de noviembre de 2021.

[CONTACTO NEWS](#)

Desde 1999, la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa y la colaboración con S&P Dow Jones Indices, se han utilizado para crear el principal punto de referencia global de sostenibilidad. Este año, se evaluó a más de 10.000 empresas en 3 dimensiones; ambiental, social y gobernanza.

“El resultado obtenido es una muy buena noticia que nos alienta y demuestra que vamos por buen camino, pero no es suficiente. No podemos pensar en un LATAM a futuro que no vaya de la mano con el desarrollo de nuestros ecosistemas y comunidades. Continuaremos trabajando para convertirnos en el aporte económico, social y ambiental que aspiramos ser en los países donde operamos”, dijo Roberto Alvo, CEO del grupo LATAM.

Durante este año, el grupo lanzó su estrategia de sostenibilidad basada en tres pilares: Cambio climático, Economía circular y Valor compartido, donde destaca su compromiso con la protección de los ecosistemas estratégicos de América del Sur, la migración a un modelo cero residuos a vertederos, y el disponibilizar su capacidad de conectividad en beneficio de las comunidades de la región.

Las líneas de acción de la estrategia fueron diseñadas de forma colaborativa con expertos y organizaciones ambientales de toda la región y buscan convertir al grupo en carbono neutral para el 2050.

RYANAIR OPERARÁ 22 NUEVAS RUTAS Y MÁS DE 670 EN TOTAL EL VERANO DE 2022 EN ESPAÑA

24/11/2021



Ryanair ha anunciado este martes su calendario de vuelos para el próximo verano de 2022 en España, que incluye 22 nuevas rutas y operará más de 670 a múltiples destinos europeos.

[EUROPAPRESS](#)

En un comunicado, la aerolínea ha destacado que la apertura de esta veintena de rutas nuevas dentro de la red de destinos españoles de Ryanair refuerza su compromiso con España para reconstruir su industria turística, "jugando un papel clave en la recuperación del empleo y la economía local".

LUIS DE GUINDOS: "LA RECUPERACIÓN SEGUIRÁ PESE A LA SEXTA OLA DEL CORONAVIRUS"

24/11/2021



"La inflación es transitoria, pero hay que actuar para que no sea permanente"

[EL ECONOMISTA](#)

El vicepresidente del Banco Central Europea (BCE), Luis de Guindos cree que la sexta oleada de contagios del coronavirus tendrá un impacto menor que las anteriores y que la economía europea seguirá su expansión. "Estoy convencido de que la economía europea continuará con su expansión. La actividad económica se ha ido adaptando a este tipo de medidas y los Gobiernos están mucho mejor preparados que antes", apuntó. "Hay que esperar además que las medidas de contención no sean como en las anteriores olas", añadió.

De Guindos clausuró la XI edición de los premios La Noche de la Economía celebrada este martes en CaixaForum Madrid. El vicepresidente del BCE aseveró que la economía europea se mantiene en la senda de recuperación. "Este trimestre el conjunto de las economías de la eurozona recuperarán los niveles de renta previos al Covid", explicó. Sin embargo, de Guindos reconoció que se ha producido una pérdida de tracción en el último trimestre. "En el tercer trimestre se ha perdido un poco de inercia pero, sin duda, este año será un ejercicio de recuperación en Europa", indicó.

El vicepresidente del BCE alertó de que, en estos momentos, la economía europea "está en una encrucijada". Según explicó, la UE "tiene dos vientos de cara". Por un lado, apuntó a los cuellos de botella, los fallos de la cadena de suministros y el alza de los precios. Por otro, a los rebrotes de coronavirus "especialmente virulentos" que están apareciendo en el centro de Europa. Luis de Guindos quiso recordar a las empresas durante su intervención. A su juicio, "la recuperación de la economía ha tenido un efecto positivo en la estabilidad financiera". De Guindos apostilló que "no se ha producido esa oleada de insolvencias que se anunciaba".

Por otra parte, manifestó ayer que "todos los factores de inflación en Europa son transitorios". Sin embargo, de Guindos precisó que "debemos actuar para que no se conviertan en permanentes".

De Guindos subrayó durante su intervención que, en materia de precios, el BCE se centra ahora "en evitar efectos de segunda ronda". El vicepresidente del BCE reconoció que "después de un tiempo de inflaciones negativas, ahora nos encontramos con que el indicador está subiendo de forma notable por los problemas en la oferta causados por los precios de las materias primas, la energía y los cuellos de botella".

El economista y vicepresidente del Supervisor europeo también apuntó al desempeño del desempleo tras la crisis del coronavirus. De Guindos apuntó que, aunque se han recuperado ya los niveles previos a la crisis del coronavirus, en materia de horas trabajadas "todavía estamos en niveles por debajo de la situación que había antes de la irrupción del virus en Europa".

BRUSELAS LANZA LISTAS NEGRAS DE AEROLÍNEAS CÓMPLICES EN EL TRÁFICO DE PERSONAS

24/11/2021



Castigará a quien facilite la llegada de inmigrantes a países vecinos para evitar presiones como las que protagoniza desde hace meses Bielorrusia

[EL MUNDO](#)

Irak Los yazidíes que se vieron forzados a comer hierba en Irak y Europa

La Comisión Europea ha lanzado este martes una propuesta para establecer una lista negra de aerolíneas cómplices con el tráfico de personas. La medida está pensada como reacción a lo que los Veintisiete consideran un "ataque híbrido" por parte de Bielorrusia, que lleva meses financiando los vuelos de miles de demandantes de asilo desde lugares como Irak, Turquía o los países del Golfo para luego empujarlos, a menudo con violencia, hacia las fronteras comunitarias, en especial Lituania y Polonia. Pero podrá ser utilizada en cualquier otro caso.

"Los intentos de desestabilizar la UE instrumentalizando a personas no funcionarán. La UE está unida y ha tomado medidas para resolver la situación en las fronteras exteriores de la UE con Bielorrusia. Hoy presentamos una nueva propuesta para incluir en la lista negra a los operadores de transporte involucrados en el tráfico o la trata de personas en la UE. Nunca aceptaremos la explotación de seres humanos con fines políticos", ha apuntado la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen.

La propuesta, que deberá ser ratificada por el Consejo y la Eurocámara, responde a un desafío muy concreto y sobre el que no cabe ninguna duda. Está más que probado que Alexander Lukashenko, con el apoyo de Moscú, está usando a personas desesperadas para generar caos en la UE y desestabilizar la región. El problema es su alcance. La Unión Europea ya disponía de mecanismos jurídicos, y respuestas económicas, para castigar a las entidades o individuos cómplices con el tráfico de personas hacia su territorio, pero esto es diferente. Lo que se busca ahora es sancionar a aerolíneas que hagan rutas entre terceros países, incluso si las personas que viajan tienen la documentación en regla. Es indiscutible que Bielorrusia estaba intentando perjudicar a sus vecinos, pero los demandantes de asilo son reales y sus papeles y visados, también. De hecho, la Comisión, en su comunicación de hoy, habla de las aerolíneas que "consciente o inconscientemente" participan de esas operaciones.

Lo que el equipo de Von Der Leyen propone es un nuevo marco jurídico que permita "adoptar medidas específicas contra los operadores de cualquier modo de transporte (terrestre, aéreo y marítimas), que participan o facilitan el tráfico o la trata de personas hacia la Unión Europea. Las medidas serían proporcionadas y se determinarían caso por caso. El tipo de medidas podría incluir la limitación de operaciones en el mercado de la Unión, la suspensión de licencias o autorizaciones, la suspensión de los derechos para repostar o realizar mantenimiento dentro de la UE, y la prohibición de transitar o sobrevolar la UE o hacer paradas o escala en puertos de la UE".

En las últimas semanas la mayoría de las aerolíneas que estaban en el radar ya han reaccionado, así como diversos países. El vicepresidente Margaritis Schinas hizo una gira por la región, de Irak a Emiratos pasando por Estambul y logró que los gobiernos correspondientes accedieran a apretar las tuercas necesarias para cortar ese flujo. Pero con el marco legal ahora puede haber sanciones razonablemente rápidas. "La manipulación de información es una herramienta clave que se utiliza para engañar a personas, crear falsas promesas y, en consecuencia, instrumentalizarlas. Varios

actores se han aprovechado de la situación para orquestar una campaña de desinformación generalizada para desacreditar la reputación internacional de la UE. El Servicio Europeo de Acción Exterior adoptó medidas para contrarrestar la información falsa y engañosa en línea y mediante actividades de comunicación específicas por parte de las delegaciones de la UE en los países de los que la mayoría de las personas han sido atraídas a Bielorrusia", explica la Comisión en un comunicado.

De la mano de la lista negra Bruselas ha aprobado hoy nuevos fondos para las personas afectadas. Así, la Comisión ha asignado 700.000 euros en ayuda humanitaria para refugiados y migrantes vulnerables que están atrapados ahora mismo en Bielorrusia, en las fronteras y dentro del país, de los cuales 200.000 "se destinarán inmediatamente a apoyar a la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (IFRC) como parte de la contribución global de la UE al Fondo de Emergencia de Socorro en Casos de Desastre, gestionado por la Federación Internacional. La partida dispone de 500.000 euros adicionales "para que las organizaciones socias de la UE ejecuten más ayuda humanitaria sobre el terreno".

La cantidad palidece frente a los recursos movilizados para frenar las llegadas. El Colegio de Comisarios ha dado hoy visto bueno, tras escuchar las peticiones de Letonia, Lituania y Polonia, a movilizar hasta 200 millones de euros más para la gestión de las fronteras. Hay un debate profundo en la Unión sobre si los fondos comunitarios deben o pueden sufragar la construcción de muros o vallas 'defensivas' ante la llegada de demandantes de asilo. La Comisión es reacia pero los Estados miembros parecen decantarse mayoritariamente a favor y los servicios jurídicos del Consejo dicen que es algo legal.

LOS CONVENIOS COLECTIVOS SECTORIALES PROMOVERÁN PLANES DE PENSIONES EN LAS EMPRESAS

24/11/2021



Escrivá pretende que los dos millones de partícipes de planes colectivos se conviertan en diez millones de trabajadores en los próximos diez años

[CINCO DÍAS](#)

El Gobierno aprobó ayer en el Consejo de Ministros el primer informe del anteproyecto de ley de fondos de pensiones de promoción pública y planes simplificados, diseñado por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones en colaboración con el resto de ministerios económicos. El texto recoge la arquitectura básica de una de las medidas estrella de este Ejecutivo en materia de previsión social complementaria, que ahora se someterá a los informes pertinentes para ser aprobado en una segunda lectura por el Gobierno antes de final de año y para que este vigente antes de que acabe de junio de 2022.

El ministro responsable del ramo, José Luis Escrivá, explicó ayer tras la reunión del Consejo de Ministros, que el Gobierno creará con esta ley "un fondo [de pensiones] de empleo [colectivo] impulsado desde el sector público, al que se podrán adscribir muchos trabajadores de muchas pymes, autónomos y trabajadores en Administraciones públicas". Garantizando, añadió, "que las comisiones de gestión sean muy bajas". En un primer momento, el Ejecutivo propuso que la comisión máxima que podrán cobrar las gestoras fuera del 0,4% anual, mientras que la entidad depositante podría cobrar hasta un 0,1% anual. Por lo tanto, como máximo las comisiones llegarán al 0,5%, pero la Seguridad Social decidió que dichos topes se fijen más adelante en los reglamentos y pliegos de concursos públicos para las gestoras.

Actualmente apenas uno de cada diez trabajadores tiene acceso a uno de estos planes colectivos en sus empresas, por lo que Escrivá explicó ayer que el objetivo del nuevo fondo de promoción pública es que, en diez años, la mitad de los trabajadores estén adscritos a uno de estos instrumentos de ahorro a largo plazo. Así, espera que a los dos millones de trabajadores que están adscritos a uno de estos planes se sumen otros ocho millones para llegar a diez millones de partícipes en diez años. Pero ¿cómo conseguir este éxito?

Escrivá mira al País Vasco para fijarse este objetivo. Allí la regulación de las entidades de previsión social voluntaria (EPSV), muy extendidas en el tejido productivo de esta comunidad, permite que un convenio sectorial obligue a todas las empresas del sector a aportar dinero a la EPSV acordada. Por ello, desde el Gobierno explicaban ayer que la nueva ley “habilitará normativamente a la negociación colectiva sectorial para que establezca que el plan de empleo acordado se extienda a todas las empresas del sector”.

En definitiva, “que cuando en un sector se decida [en negociación colectiva] que se abre esta posibilidad a todas las empresas del sector, esto termine siendo realmente así. Porque ahora hay que hacer hasta siete pasos para crear un plan, es extremadamente complejo, y ahora el procedimiento pasará a ser “extraordinariamente sencillo, en un solo paso”, dijo Escrivá.

Si bien, el grado de obligación que pueda aplicarse al ofrecimiento de estos planes por parte de las empresas se presenta polémico, ya que fuentes patronales advertían ayer que dependiendo de como quede redactada la ley a la hora de obligar a las empresas de un sector a ofrecer estos planes, “podría ser incluso inconstitucional”. En las patronales se quejaban ayer, en cualquier caso, de no haber recibido noticias sobre qué propuestas empresariales tiene previsto el Gobierno incluir en la norma.

Asimismo, el ministro anunció que las inversiones, que serán sostenibles y estarán sometidas a una “vigilancia de control muy estricta”, a través de una comisión con representantes del Gobierno y los agentes sociales. Pero se han descartado vetos en esta gestión.

Según el primer borrador de este texto, la Seguridad Social lanzará una suerte de marco común bajo el que sumar multitud de planes colectivos de empleo. Así, podrán constituir los planes de empleo simplificados (figura jurídica de nueva creación), empresas incluidas en los acuerdos sectoriales de negociación colectiva; Administraciones públicas y sociedades mercantiles públicas; asociaciones de trabajadores autónomos, colegios profesionales o mutualidades de previsión social.

En principio, estos fondos serán administrados por una entidad gestora con el concurso de una entidad depositaria y bajo la supervisión de una única comisión de control. Podrán ser entidades gestoras de fondos de pensiones de empleo de promoción pública las entidades que reúnan los requisitos fijados en la ley de regulación de los planes y fondos de pensiones. Una comisión formada por nueve funcionarios (cinco de la Seguridad Social, y uno de Trabajo, Economía, Industria y Transición Ecológica) tendrán la última palabra en la selección de las gestoras que finalmente ofrezcan los planes.

LAS GESTORAS PRESIONAN A ESCRIVÁ PARA ABRIR LOS PLANES COLECTIVOS A MÁS DE 22 ENTIDADES

24/11/2021



El ministro José Luis Escrivá ha iniciado la tramitación de su proyecto de planes colectivos de empleo. La idea inicial es limitar la gestión a entidades con, al menos, 1.000 millones

EL CONFIDENCIAL

El ministro José Luis Escrivá ha dado uno de los grandes pasos que buscaba al aterrizar en el Ministerio de Seguridad Social, después de que la AIReF, bajo su mando, cuestionara los incentivos fiscales a los planes individuales de pensiones. Así, tras dos recortes consecutivos a las deducciones en las aportaciones a estos productos, ya ha iniciado el trámite para la creación de un sistema que incentive los fondos colectivos de pensiones desde el mercado laboral.

El objetivo del ministro pasa por incentivar el segundo pilar para las pensiones (el de ahorro desde el ámbito laboral) frente al tercero (ahorro individual) para complementar el primero, que es la pensión pública. El Consejo de Ministros aprobó este martes el anteproyecto de ley para impulsar los planes colectivos de pensiones, con deducciones por la contribución a los mismos de hasta 8.500 euros si hay aportaciones del trabajador y de la empresa (4.250 euros cada parte).

El borrador contempla que también puedan acogerse los autónomos, aunque con una limitación en la deducción de 5.750 euros, y algunos funcionarios de la Administración Pública. La iniciativa llega sin consenso previo en el diálogo social con patronal y sindicatos, y según el ministro busca simplificar la creación de fondos de pensiones de empleo de promoción pública y planes simplificados que tendrán que adscribirse a los anteriores.

El ministerio espera que el 48% de los contribuyentes se adhiera, cuadruplicando el patrimonio actual en planes de empleo hasta niveles de 500.000 millones (124.000 millones suman ahora planes individuales y de empleo), con este sistema de planes colectivos adheridos a una plataforma pública, en vez de la creación de un macrofondo (como un fondo soberano), idea con que se especuló inicialmente.

El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones trasladó a la industria de gestión de activos un borrador inicial, al que ha tenido acceso este medio, en el que establece barreras de entrada a las gestoras que aspiren a gestionar estos planes colectivos de promoción pública. En el mismo, figura una barrera de entrada de 1.000 millones que el sector presiona para que se elimine.

Dicho borrador apunta a que para la selección de gestoras de fondos de pensiones de promoción pública habrá un concurso cada tres años de libre concurrencia, y se exige que se esté bajo el control de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP), así como un patrimonio bajo gestión en fondos de pensiones al cierre del ejercicio anterior superior a 1.000 millones. O, si son mutualidades de previsión que las provisiones matemáticas sobrepasen también los 1.000 millones.

Por otro lado, se exige presentar un máximo de tres propuestas junto con una entidad depositaria, que debe tener al menos 10.000 millones administrados, dejando fuera, por ejemplo, a Inversis. Si el patrimonio está entre 1.000 millones y 3.000 millones, se podrán presentar dos propuestas, mientras que si las entidades sobrepasan los 3.000 millones, podrán realizar tres propuestas.

Estos límites reducen a 22 entidades, con las cifras de 2020, las que podrían optar en 2022 a estos fondos de pensiones. El ministerio señaló este martes que prevé que en enero llegue el anteproyecto al Congreso, y que se apruebe en junio del año que viene, cumpliendo con lo previsto en el plan de recuperación del Gobierno. Según datos de la patronal de gestoras Inverco, hay 17 gestoras con más de 1.000 millones bajo gestión si se suman sus activos en planes individuales y

de empleo, aunque este punto no está aclarado en el borrador. Siguiendo con estos números, CaixaBank, BBVA, Santander, Ibercaja, Mapfre, Renta 4, Fonditel y Banco Sabadell pasan de 3.000 millones.

Por su parte, otras ocho gestoras de fondos de pensiones están en la horquilla entre 1.000 millones y 3.000 millones: Santalucía, Caja Rural, Kutxabank, Abanca, Caser, Deutsche-Zurich, Bestinver, Cajamar Vida y Nationale Nederlanden. A las puertas, con 992,7 millones en septiembre, estaría AXA Pensiones. También habría que sumar a cinco mutualidades con más de 1.000 millones en provisiones: Mutualidad de la Abogacía, Hermandad Nacional de Arquitectos (estas dos con más de 3.000 millones), Mutualidad de Empleados del Banco de España, Previsión Sanitaria Nacional y Loreto Mutua.

Críticas al proyecto

Desde el sector ha habido críticas, canalizadas a través de Inverco y también de forma directa. En los contactos con el ministerio de Escrivá, se ha trasladado eliminar esta idea. De hecho, hay grupos que estarían fuera que tienen peso en la industria por la gestión de fondos o carteras de gestión discrecional. Una de las posibilidades que se han deslizado es que haya agrupaciones de gestoras que puedan concurrir juntas.

Las gestoras ya han pedido que se quite esta barrera de entrada, y volverán a hacerlo cuando se inicie la audiencia pública en la tramitación del anteproyecto de ley. Igualmente, ha habido quejas con la comisión máxima, que es del 0,4% en gestión, mientras que es del 0,1% en depositaría. El argumento es que hay ciertas inversiones que no se podrían realizar, como inversión en fondos de terceros, por la comisión exigida por los mismos si no se dejan contabilizar aparte. En cualquier caso, el coste medio de los planes de empleo está en el 0,21%, y el de los individuales, en el 1,04%.

Otro punto que cuestionan es el de la gestión, ya que el proyecto de Escrivá tiene comisiones de control especial compuestas por 17 miembros, de los que cuatro serán propuestos por los sindicatos, otros cuatro por las patronales y nueve por el ministerio.

Inverco también ha criticado públicamente el recorte de la deducción a los planes individuales, que en dos años ha pasado de 8.000 euros a los 1.500 proyectados en los presupuestos de 2022 que se están negociando, con el paso previo de 2.000 euros este año.

La asociación que preside a Ángel Martínez-Aldama también lamenta que las gestoras de planes de empleo tendrán que informar a los partícipes de la futura pensión, pero que la Seguridad Social no lo hace, a pesar de que la reforma de pensiones de 2011 estable la obligación de informar a los contribuyentes. "Hay dos millones de contribuyentes en planes de empleo que recibirán información de la pensión complementaria, pero los 22 millones de contribuyentes no pueden saber la futura pensión pública", señaló Aldama la semana pasada en la presentación de una encuesta a inversores de Bestinver y el IESE.

LAS COMPAÑÍAS AÉREAS, "A LA EXPECTATIVA" DE LAS NUEVAS OLEADAS DE CORONAVIRUS

24/11/2021



Las compañías aéreas se encuentran "a la expectativa" de la situación epidemiológica y las nuevas olas de coronavirus tras haber superado en 2020 el "Vietnam de las aerolíneas" en las que muchas se vieron obligadas a modificar sus rutas o cancelar su actividad.

[VALENCIA PLAZA](#)

Esta es una de las ideas que han salido de la mesa de actividad comercial del Aeroport de Castelló Business Forum, que ha reunido a directivos de Air Nostrum, Wizz Air, Volotea o Euroairlines junto a representantes de Turisme Comunitat Valenciana, Visit València e Introducing Castellón.

El director de Planificación de Air Nostrum, Miguel Ángel Oliver, ha remarcado que el comportamiento del consumidor "ha cambiado" tras la pandemia y ha lamentado que no hay "visibilidad más allá de tres semanas" en la programación de los vuelos. Esto ha obligado a las aerolíneas a "ser más flexibles" y adaptar su actividad.

Así, a pesar de que el verano ha sido "muy positivo", ha alertado de que en el tráfico europeo se están comentando a notar las restricciones en países como Austria, Alemania o Países Bajos. No obstante, ha mostrado su "optimismo" y ha esperado que la situación del año pasado, con cierres y diferentes olas, no se repita.

El director de Network Development and Scheduling de Wizz Air, Adrià Rabassa, ha remarcado que el principio de la pandemia fue "muy duro" y que su compañía solo operó el 3% de los vuelos previstos en marzo y abril de 2020. De hecho, en Castelló tenían cinco rutas y todavía no han recuperado su capacidad.

Rabassa ha lamentado que no haya "alineación" entre la Unión Europea y los países en cuanto a las restricciones, ya que "cada país decide las suyas propias", lo que afecta a las demandas. "Estos cambios que pasan tan repentinamente están afectando muchísimo", ha agregado.

Turismo de proximidad

El director de Corporate Development and Investor Relations de Volotea, Carlos Cerqueiro, también ha recordado que en 2020 tuvieron que interrumpir su actividad durante tres meses, pero que en verano de 2021 se ha incluso superado el nivel de actividad de 2019, con un 90% de ocupación.

Esto, a su juicio, se debe a que los viajes entre ciudades pequeñas que opera su compañía se basan en el turismo de proximidad y los viajes familiares, que "están muy bien posicionados para recuperarse". En cuanto a Castelló, ha indicado que se ha alcanzado el 90% de la ocupación este verano, por lo que se ha mostrado "satisfecho" por la respuesta de los pasajeros.

Por su parte, el CEO de Euroairlines, Guillermo López-Lázaro, ha remarcado que la aviación ejecutiva se ha mantenido como un "nicho" en el que incluso hubo aumento de negocio, y que durante la pandemia se dedicaron a "compartir know-how" para llevar a cabo vuelos de repatriación.

Entre sus próximos objetivos ha remarcado la construcción de un hub de hidrógeno verde, el cambio de flotas de terceros y la inserción en su plataforma Eurodistribution de otros medios de transporte.

En la mesa también ha participado el director del foro de aeronáutica regional AviaDev, Juraj Toth, que ha remarcado que los "días lluviosos" a consecuencia de la pandemia todavía no han pasado y que quedan "muchos retos", que son "el doble de difíciles para los aeropuertos pequeños".

Toth ha remarcado que la crisis pandémica ha traído también "oportunidades interesantes" y que el aeropuerto de Castelló podría especializarse en la producción de energía para cargo y el hidrógeno verde.

POR QUÉ LA MAYORÍA DE LOS AVIONES ESTÁN PINTADOS DE BLANCO

24/11/2021



No existe una normativa en torno del color de los aviones, pero hay varios motivos por lo que las aerolíneas optan por este color. Cuáles son las razones

[INFOBAE](#)

Los aviones de las aerolíneas que transportan pasajeros suelen estar pintados de blanco o casi totalmente de ese color. Esto es parte del paisaje de cualquier aeropuerto y no suele ser un dato

en el que uno repare. Por supuesto, hay empresas que se destacan por sus colores sofisticados y diferentes, algo que resulta llamativo, en el albo panorama de la aviación. Pero ¿hay un motivo para esto? ¿Es una cuestión de mero gusto? ¿Tiene motivos de marketing, de seguridad, de practicidad? Aquí las respuestas.

No existe ninguna normativa que obligue a las compañías a pintar los aviones de un color determinado, la realidad es que la mayoría son blancos. Aunque pueda parecer casualidad, lo cierto es que hay varios motivos.

Uno de los motivos principales es que la pintura blanca refleja la luz solar, y lo que ayuda a mantener el avión más fresco y reducir algún daño potencial que pueda generar la radiación. Así, pintar de blanco los aviones supone un ahorro de combustible ya que se destina menos energía para enfriar el interior del avión.

“Cuanto más fría sea la pintura que protege el exterior, se requerirá menos enfriamiento en el interior, lo que se traduce en menos gastos”, explicó el profesor de aeronáutica John Hansman a Business Insider.

La importancia de reforzar la imagen de marca hace que los aviones de color blanco tornen difícil identificar la aerolínea a la que pertenecen. Es por esto que cada vez son más las compañías que rompen con la monotonía cromática (EFE/Juan Ignacio Roncoroni/Archivo)

La importancia de reforzar la imagen de marca hace que los aviones de color blanco tornen difícil identificar la aerolínea a la que pertenecen. Es por esto que cada vez son más las compañías que rompen con la monotonía cromática (EFE/Juan Ignacio Roncoroni/Archivo)

Además, el color blanco facilita la realización de la inspección visual que se hace entre cada vuelo y con ello reducir el tiempo de esta. Además, existen varios estudios que aseguran que las aves distinguen con mayor facilidad los aviones blancos, por lo que se reducirían las posibilidades de producirse impactos con estas durante el despegue y el aterrizaje.

Además, la pintura blanca envejece menos que otras más llamativas, que al desgastarse se nota más, es más fácil de mantener y menos costoso. Pintar un avión de línea cuesta entre 40.000 y 160.000 euros, dependiendo del tamaño de la aeronave, y de los gustos más o menos artísticos del operador, según menciona la Escuela Europea de Aviación (EAS, por sus siglas en inglés) en su página web.

En cambio, la importancia de reforzar la imagen de marca hace que los aviones de color blanco tornen difícil identificar la aerolínea a la que pertenecen. Es por esto que cada vez son más las compañías que rompen con la monotonía cromática. Por ejemplo la aerolínea holandesa KLM cuyos aviones son de color celeste o Air New Zealand que emplea el color negro.

Las empresas ponen énfasis en aligerar el peso en todos los aspectos, uno de ellos es la pintura (EFE/ Alberto Valdés)

Las empresas ponen énfasis en aligerar el peso en todos los aspectos, uno de ellos es la pintura (EFE/ Alberto Valdés)

En otras ocasiones, las aerolíneas pintan algunos de sus aviones de forma provisoria en alusión, homenaje o celebración de algún acontecimiento. Por ejemplo, el caso de la japonesa All Nippon Airways, que decidió pintar tres aviones del modelo A380 en forma de tortuga marina hawaiana, como homenaje a esa isla norteamericana, con el motivo de la apertura de la ruta que lo une con Tokio.

Los objetos que vuelan deben tener por principio el menor peso posible. Cuanto más peso lleve un avión más dificultad y mayor gasto de combustible. Por eso es tan caro llevar equipaje más allá de los pesos establecidos por cada aerolíneas. Los fabricantes han logrado con el transcurso de los años aligerar todo el mobiliario interior de las aeronaves. Las empresas ponen énfasis en aligerar el peso en todos los aspectos, uno de ellos es la pintura.

Por ejemplo, según la EAS, para pintar el exterior de un Airbus A320 hace pocas décadas se necesitaban 250 kilos de pintura. En la actualidad, las técnicas de aplicación de la pintura y su propia composición han ido evolucionando para minimizar el peso añadido por este concepto que debe soportar el avión. Actualmente, para pintar un A320 tan solo se requieren unos 100 kilos de pintura.

Si está pintado de blanco cuando el avión sea vendido o alquilado será más sencillos su transformación para que lo utilice otra empresa (EFE/A. Carrasco Ragel)

Si está pintado de blanco cuando el avión sea vendido o alquilado será más sencillos su transformación para que lo utilice otra empresa (EFE/A. Carrasco Ragel)

Como la pintura agrega peso, los diseños más sencillos y sobrios, que sean mayoritariamente blancos, agregarán menor peso.

Por otra parte, si está pintado de blanco cuando el avión sea vendido o alquilado será más sencillos su transformación para que lo utilice otra empresa.

Un avión tras ser fabricado se entrega cubierto con varias capas de pintura de base, con unas gamas cromáticas poco atractivas que pueden oscilar entre los marrones y verdes, que tienen la doble función de proteger el metal de la superficie y mejorar la posterior adherencia de la pintura, explica la EAS. Más adelante se aplicará la pintura final y los vinilos en algunos casos y logotipos que darán personalidad corporativa a la aeronave. Solo la deriva vertical de la cola suele venir de fábrica con los colores y logo finales. Estos trabajos específicos de pintura se realizan en grandes hangares habilitados con los medios necesarios para aplicar la pintura a temperatura óptima y sin corrientes de aire, lo cual garantiza la calidad del acabado.

El proceso de dar color a un avión nuevo de fábrica se inicia con el lijando la superficie a fin de eliminar restos de suciedad o grasas adheridos. Ya con el fuselaje totalmente limpio se procede a dar color y vida al exterior del avión. En muchos casos tras la aplicación de color se incorporan capas de barnices transparentes que permiten mayor protección de los colores y contra agua o polvo.

Cuando se trata del repintado de un avión, a todas estas tareas hay que añadir el decapado de toda la aeronave, a fin de eliminar la pintura vieja a substituir.

Con el paso del tiempo, la pintura del avión va perdiendo propiedades debido a que está expuesta a altos niveles de rayos UV (ultravioletas) y a los grandes cambios de temperatura -de +40 o 50°C en algunas latitudes en verano, a -55°C cuando se vuela a 11.000 metros de altura- que debe sufrir a diario.

Además, la limpieza, aplicación de productos químicos de descongelamientos o el mismo efecto de rozamiento del aire provoca el desgaste de la pintura. Por eso, se recomienda el repintado de la aeronave cada cinco u ocho años dependiendo de su estado.