

“LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL DE LA AVIACIÓN ES TAN IMPORTANTE COMO LA MEDIOAMBIENTAL”

29/11/2021



El Podcast Aerovía entrevista al vicepresidente de ECA, Juan Carlos Lozano.

[Aerovía](#)

¿Cuáles son los grandes retos de la aviación en opinión de los pilotos europeos? ¿Cómo se están recuperando estos profesionales después de casi dos años de pandemia? ¿A qué desafíos hacen frente más allá del coronavirus? Aerovía entrevista a Juan Carlos Lozano, vicepresidente de la European Cockpit Association (ECA), la organización que representa a más de 40.000 pilotos de toda Europa que acaba de celebrar sus 30 años de vida.

Además, en la segunda parte del capítulo, tiempo para Aviación latina, la sección dedicada a la actualidad del transporte aéreo en el continente latinoamericano. En esta edición, en compañía del periodista Daniel Martínez Garbuno, de A21 y Simple Flying, analizamos el plan de reorganización de Latam Airlines. De la mano de Ricardo Delpiano, analista y director de Contenidos del medio aeronáutico Aero-naves, conocemos cómo avanza la compañía en su proceso del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos.

No te pierdas el capítulo 63 de Aerovía: «La sostenibilidad social de la aviación es tan importante como la medioambiental».

DOS HORAS ENCERRADOS EN UN AVIÓN QUE TENÍA QUE DESPEGAR DE MADRID A LAS SIETE DE LA MAÑANA CON DESTINO VIGO

29/11/2021



Los pasajeros estuvieron sometidos a bajas temperaturas y no se les ofreció un avión de replazo, también costó que recibieran agua para sofocar la sed; finalmente despegó a las 11.30 horas y aterrizó a las 12.15

[La Voz de Galicia](#)

Los pasajeros del avión de Air Europa UX7308 que tenían que haber despegado a las 7.00 horas del aeropuerto de Madrid-Barajas para llegar a Vigo poco antes de las 8.00 han vivido un pesadilla en forma de cuatro horas de retraso.

Problemas técnicos, según parece en las comunicaciones, obligaron a retrasar el embarque dos horas. Una vez que los pasajeros tomaron asiento en la nave, volvieron a sufrir un retraso. Las incidencias no estaban resueltas y obligaron a demorar otras dos horas la salida del avión.

Los responsables del vuelo, informan una pasajera, no dieron explicaciones de lo ocurrido hasta pasada una hora después de que viajeros ocuparan sus plazas, y lo hicieron ante el malestar galopante entre los titulares de los billetes de avión que madrugaron bastante para poder aterrizar en Vigo y disfrutar de la jornada dominical. «Incluso se hacían de rogar para dar agua a las personas que la solicitaban, y eso que los cambios de temperatura eran muy bruscos y obligaban a abrigarse o quitarse las prendas cada poco tiempo», relata la pasajera consultada por La Voz.

El avión, tras cambiar de pista de despegue para intentar que los fallos en las comunicaciones se solucionaran, despegó sobre las 11.30 horas, llegando a Vigo sobre las 12.15 y con el grueso de los pasajeros evidencian un profundo malestar.

AENA PREVÉ QUE LOS AEROPUERTOS RECUPERARÁN EL NIVEL PREPANDEMIA EN 2024 O 2025

29/11/2021



El presidente de Aena, Maurici Lucena, cree que los aeropuertos españoles no recuperarán los niveles de actividad previos a la pandemia hasta 2024 o 2025.

[EXPANSIÓN.COM](#)

Lucena ha participado este sábado en la jornada de clausura del XXVI Encuentro de Economía en S'Agaró, donde ha recordado que hace tres años y medio que preside Aena y que nada podía hacerle pensar que vería una caída tan brutal del tráfico aéreo a causa de la pandemia.

Superado lo peor de la crisis sanitaria, una de las prioridades fundamentales de Aena, ha apuntado Lucena, es la recuperación de la actividad, algo que "no es tan fácil como parece".

Y es que, aunque en los últimos meses la actividad en los aeropuertos españoles se ha recuperado progresivamente, ayer nuevamente se vivió "un día aciago" debido al miedo desatado en todo el mundo por Ómicron, la nueva y preocupante variante del Covid detectada en Sudáfrica.

Aena cayó ayer en Bolsa un 8,8% y algunas compañías aéreas, como IAG, se desplomaron más de un 15%.

Maurici Lucena ha atribuido este hundimiento de las bolsas a una "sobrerreacción" de los mercados bursátiles, pero ello indica "claramente que hay una incertidumbre importante sobre la continuidad de la recuperación".

Pese a todo, el directivo es "optimista" y confía en que los aeropuertos de la red de Aena recuperen los niveles de actividad previos a la pandemia en 2024 o 2025.

Más allá de la recuperación de la actividad, la segunda gran apuesta de Aena en esta nueva etapa será el impulso de la digitalización y la innovación, que le ha de permitir ser más eficiente, ofrecer mejores servicios y avanzar en sostenibilidad, descarbonizando el transporte aéreo.

EL GOBIERNO ALIVIA LAS CARGAS DE LOS NUEVOS ERTE ESTRUCTURALES: MENOS TRÁMITES Y MÁS ÁGILES

29/11/2021



La nueva propuesta aumenta las sanciones de los temporales fraudulentos hasta los 10.000 euros y las empresas no tendrán que pagar parte del despido cuando recolocuen a sus trabajadores

[El País](#)

GORKA R. PÉREZANTONIO MAQUEDA. El Gobierno presentó a principios de mes una propuesta para crear los nuevos ERTE permanentes, una pieza clave de la próxima reforma laboral para evitar la destrucción de empleo y que se ha bautizado como Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo. La iniciativa suscitó el rechazo de la patronal y los sindicatos por considerarlo muy complicado y con demasiados requisitos. Y el Gobierno volvió a poner ayer un papel sobre la mesa con una formulación más simple y aliviada de cargas.

Según el nuevo documento, al que ha tenido acceso EL PAÍS, se han suprimido informes de justificación que antes se exigían a la empresa para poder acogerse. Los plazos para acceder al RED se acortan. Y la empresa ya no tendrá que abonar al Fondo de Garantía Salarial (Fogasa) el 50% de la indemnización por despido cuando consiga recolocar a un trabajador en otra compañía. Con este dinero se pretendía que este Fondo constituyera un colchón con el que se compensara al trabajador indemnizándolo si más adelante la nueva empresa contratante lo despedía. Esta aspiración se ha caído de la propuesta.

Tampoco se indica cómo se va a financiar el fondo que pagará el mecanismo RED, incluyendo las prestaciones, las reducciones de cuotas y la formación. Antes se decía que lo gestionaría el SEPE y que se sufragaría con excedentes de cotizaciones, aportaciones presupuestarias y recursos europeos. Pero ahora todo esto no se desarrolla. De hecho, se suprime mucho detalle con la intención de dejarlo pendiente de un desarrollo normativo posterior.

Se mantiene la nueva prestación especial que recibirán los trabajadores acogidos al RED y que no consumirá desempleo. Sigue la exigencia de que este mecanismo vaya acompañado de un plan de recolocación y formación que podría ser gestionado por agencias privadas de recolocación.

Como ya estaba recogido en la anterior propuesta, las empresas que se beneficien de la reducción de cuotas tendrán que devolverlas si no mantienen el empleo durante los seis meses siguientes, algo que siempre ha generado el rechazo de la patronal. Y se continúa distinguiendo entre dos

tipos de RED: los de causas cíclicas y los sectoriales.

Los primeros son para caídas de la economía y durarán como máximo un año. Los segundos son para las necesidades de reconversión de un sector, podrían tener dos prórrogas adicionales de seis meses, y sirven para recualificar trabajadores o ayudar a que se preparen para transitar hacia otros empleos.

En ambas modalidades la autoridad laboral podrá aprobarlos aunque no haya acuerdo con los trabajadores si estima que la empresa sufre un impacto cíclico o sectorial. En los sectoriales se elimina que Economía fije cuáles son los parámetros objetivos para poder activar este mecanismo.

Las empresas que formen a sus trabajadores bajo el RED tendrán derecho a incrementos de los créditos para formación reglada. Y las compañías que contraten a trabajadores que estén acogidos al RED recibirán una bonificación de la cotización del 50% que costeará el Servicio Público de Empleo. Un año después de que se haya activado el mecanismo por primera vez, el Gobierno y los agentes sociales valorarán si hacen falta más medidas para facilitar la transición de los trabajadores afectados. Tanto UGT como CC OO celebran los cambios, pero también avisan de que el acuerdo "aún no se vislumbra" y que la negociación "no avanza con la debida celeridad".

El documento incluye un endurecimiento de las sanciones por la contratación fraudulenta de temporales. Estas oscilarán entre los 1.000 y los 10.000 euros en las infracciones más graves. En la actualidad, la horquilla está entre 750 y 7.500 euros. Si un contrato temporal se declara irregular, su extinción se considerará nula.

Evitar abusos

El papel define además un recargo en la cotización que se aplicará a todas las bajas de contratos temporales. Esta rondará los 30 euros, no se impondrá a los trabajadores del campo y pretende evitar los abusos que cometen algunas empresas. En concreto, la Seguridad Social ha detectado sociedades que dan de alta y baja continuamente a los mismos empleados con el objeto, en muchos casos, de no abonar los fines de semana, puentes o vacaciones. La idea es que, con esta penalización, esta práctica no les resulte rentable.

El Gobierno conserva la intención de restringir la contratación temporal. Esta solo estará justificada para una sustitución o un pico de demanda imprevisto y que no se repita de forma cíclica. Este último podría utilizarse hasta seis meses o un año si lo acuerda el convenio colectivo. Sin embargo, esta formulación restringe el uso del temporal por ejemplo para una campaña de Navidad o el Black Friday. Para tales casos habría que usar un fijo discontinuo, algo que rechazaba la patronal. Así que se ha establecido que se pueda utilizar el contrato por circunstancias ocasionales, aunque estas sean previsibles y cíclicas, durante tres meses. Es decir, bajo esta fórmula se abre una ventana para facilitar un contrato temporal, pero solo por un trimestre, el tiempo para salvar una campaña de verano y que se ofrece como un alivio a la patronal.

Destaca también que las agencias de trabajo temporal podrán emplear el contrato fijo discontinuo para tener trabajadores con los que dar respuesta a las necesidades temporales de las empresas. Y se esboza un contrato específico para la construcción que será considerado fijo y que estará vinculado a una propuesta de recolocación de la empresa y un plan de formación.

LA VARIANTE ÓMICRON DEL CORONAVIRUS EN EUROPA: YA EN SIETE PAÍSES Y PENDIENTE DE CONFIRMACIÓN EN FRANCIA

29/11/2021



La variante ómicron del coronavirus ha comenzado este fin de semana a extenderse por Europa. Bélgica se convirtió el viernes en el primer país europeo en detectar la presencia de ómicron en otro contagiado, una persona no vacunada que volvía de Egipto vía Turquía, según escribió en Twitter un afamado virólogo belga, Marc Van Ranst.

[El Mundo](#)

El ministro británico de Salud, Sajid Javid, anunció el sábado a mediodía la detección en Reino Unido de dos casos. Se trata de dos personas conectadas, una en Nottingham (centro del país) y la otra en Chelmsford (al este de Londres), y de las que se están investigando sus contactos.

A media tarde del sábado, en Alemania, el gobierno del estado de Baviera también ha anunciado las dos primeras infecciones con la variante ómicron. De ellos se sabe que llegaron al aeropuerto de Múnich el pasado miércoles, antes de que la Unión Europea interrumpiera los vuelos con el sur de África. El país germano ya investigaba otro caso en Hesse que este domingo se ha confirmado, por lo que ahora el número total asciende a tres.

Apenas unos minutos más tarde, un anuncio similar llegaba desde Italia. El Instituto Superior de Sanidad notificaba que ha localizado un caso "atribuible" a la cepa ómicron detectada en Sudáfrica y que está sometiendo la prueba a una nueva confirmación, según un comunicado. El genoma de este paciente ha sido secuenciado en el laboratorio de Microbiología clínica, virología y diagnóstica del Hospital Sacco de Milán (norte), con una prueba de una persona llegada de Mozambique y residente en la región de Campania (sur).

Por su parte, el hospital regional de Liberec, en el norte de la República Checa, anunció el sábado el descubrimiento de la nueva variante ómicron en un paciente con Covid-19. "Podemos confirmar que la cepa está autenticada", dijo a la televisión checa un portavoz del establecimiento, Vacla Ricar, y enfatizó que ahora el laboratorio principal del país analizaría una muestra. "El resultado, sin embargo, ya es lo suficientemente preciso", dijo, y agregó que la cepa estaba confirmada en un "90%". El primer ministro Andrej Babis había dicho anteriormente que la mujer, vacunada y con síntomas leves, había viajado a Namibia, antes de regresar a la República Checa a través de Sudáfrica y Dubai.

Ya este domingo, las autoridades sanitarias de Países Bajos han confirmado la presencia de al menos 13 casos de la nueva variante ómicron entre los 61 pasajeros que dieron positivo el pasado viernes tras aterrizar en el aeropuerto Schiphol de Ámsterdam en dos vuelos procedentes de Sudáfrica.

A mediodía, las autoridades sanitarias de Dinamarca han confirmado los dos primeros casos en su país, dos viajeros procedentes de Sudáfrica. "Hemos terminado con la secuenciación de las pruebas PCR de dos viajeros y podemos confirmar que son dos casos de la variante ómicron. Era previsible, nuestra estrategia es continuar con la vigilancia intensa del contagio en el país", señaló en un comunicado el estatal Instituto Serum. Las dos personas se encuentran aisladas y las autoridades han puesto en marcha el rastreo de contactos estrechos.

Además, la variante ómicron del coronavirus probablemente ya esté circulando en Francia, ha asegurado su ministro de Salud, y ha agregado que el Gobierno estaba endureciendo las restricciones para contener su propagación. "Aún no hay identificación, pero es cuestión de horas", dijo Olivier Veran a los periodistas en un centro de vacunación en París.

Este goteo de casos se une a la treintena que se habían confirmado a lo largo de las últimas dos

semanas. No sólo en Sudáfrica (el primer país donde se identificó), sino también en la vecina Botsuana, en Hong Kong y en Israel, en un viajero procedente de Malawi.

Esta variante ómicron al principio fue identificada con la signatura B.1.1.529 y el viernes la Organización Mundial de Salud, además de bautizarla, la etiquetó como "preocupante" debido a que presenta "un mayor riesgo de infección". Su peligro se debe a 32 mutaciones en la proteína Spike, la parte del coronavirus que le da su forma característica y resulta clave para que entre en las células humanas. Algunas de ellas aparecen por vez primera, otras se conocían pero, sobre todo, se desconoce su efecto combinado.

LUFTHANSA PREVÉ PROHIBICIONES DE VUELO PARA LOS NO VACUNADOS A NIVEL GLOBAL

29/11/2021



El consejero delegado de la aerolínea alemana Lufthansa, Carsten Spohr, está convencido de que a nivel global se impondrán prohibiciones de vuelo para personas no vacunadas contra la Covid-19.

[Expansión](#)

A Estados Unidos ya no pueden ingresar y "observamos esta tendencia a nivel global", dijo en declaraciones al diario regional "Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ), y subrayó que "para los vacunados y sanados se mantendrá la libertad global".

Por otra parte, aludió a las ventajas de la vacuna obligatoria, como entrará en vigor en Austria y está vigente ya para el personal de vuelo de Swiss, filial suiza de Lufthansa.

Tanto en Swiss como en Austrian Airlines, filial austriaca del consorcio, prácticamente todo el personal de vuelo está vacunado y en Alemania, más del 90%, indicó, según recoge la agencia Efe.

Agregó que la vacuna obligatoria es algo que "tienen que decidir los políticos", al tiempo que aludió a la tasa de vacunación en Alemania, una de las más bajas en Europa, con solo un 68,4% de la población vacunada.

"Sí que me decepciona que el pueblo de poetas y pensadores no sea más ilustrado y abierto en lo que respecta a la medicina y la tecnología modernas", lamentó.

Por otra parte, señaló que la regla de las 3G -por geimpft, genesen, getestet (vacunado, sanado o testeado)- se está aplicando desde esta semana en los vuelos internos de Lufthansa, también para la tripulación, por el momento sin ningún tipo de problemas.

EL TURISMO RETRASA A 2023 LA RECUPERACIÓN DE LOS INGRESOS PREVIOS A LA CRISIS

29/11/2021



Las aerolíneas empeorarán su pronóstico si se restringe la movilidad. Exceltur advierte de muchos riesgos sin resolver

[Cinco Días](#)

CARLOS MOLINA. La irrupción de la nueva variante del coronavirus procedente de Sudáfrica es tan solo el penúltimo contratiempo que ha tenido que afrontar la industria turística desde que arrancó la pandemia en marzo de 2020. En esos 18 meses, las empresas han visto cómo cada vez que había un mínimo atisbo de recuperación, una nueva ola, otra variante del virus o el cierre de un gran mercado emisor acaba devolviéndolas a la casilla de salida. La nueva variante procedente de Sudáfrica no ha sido una novedad y las empresas ya las habían descontado en sus pronósticos.

José Luis Zoreda, vicepresidente ejecutivo de Exceltur, un lobby que reúne a 29 empresas del sector como Meliá, Iberostar, NH, Riu, Renfe, Iberia o Globalia, presentó el pasado 7 de octubre sus últimas previsiones con un claro mensaje que enfriaba el optimismo posterior al verano, acelerado por la rapidez del proceso de vacunación en España. “Quedan muchos riesgos por resolver en un panorama todavía muy incierto”, recalcó en la presentación de una encuesta a sus 29 socios, en la que el 33,1% de las empresas ya vaticinaba que no recuperaría los niveles de facturación previos a la crisis hasta el segundo semestre de 2022 y otro 50,9% auguraba que no lo haría hasta 2023.

ALA reclama fijar criterios comunes para evitar que se desincentiven los viajes

En esa misma línea, Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), que aglutina el 85% del tráfico aéreo en España, auguró hace un mes que estábamos en el inicio de la recuperación, pero también hizo un llamamiento a la cautela. “No hay certezas sobre el comportamiento de la demanda en los próximos meses”. Ya en esa fecha auguraba que la recuperación de los niveles prepandemia no llegarían hasta 2023 o 2024.

Cuatro semanas después, el diagnóstico permanece invariable a la espera de lo que decida la Unión Europea en los próximos días. “Si la Unión Europea restringe los vuelos desde esa zona de África no habrá grandes cambios en el diagnóstico. Pero si se aplican nuevas restricciones a la movilidad y se añaden nuevos requisitos para viajar que desincentiven a los turistas, el escenario será peor”, recalcan fuentes de la asociación.

ALA preveía a mediados de octubre que la temporada de invierno contaría con una programación de 630.000 vuelos, un 2% más que en 2019, pero un 5% por debajo de 2018. Al igual que hizo el pasado verano, la organización hizo hincapié en distinguir entre el número de vuelos y el número de pasajeros, que no guarda proporcionalidad en la crisis del coronavirus. “La recuperación de vuelos no está relacionada con la de pasajeros porque antes de la pandemia el factor de ocupación era del 85%, en 2020 fue del 65% y, a día de hoy, del 68%”, recalcó. En su opinión, las claves para impulsar una recuperación global es el levantamiento de las restricciones a nivel global y la fijación de criterios comunes para viajar en todos los países, con el fin de que se incentive a la población europea a viajar y no a quedarse en casa.

LA HOSTELERÍA PIDE MANTENER LAS TERRAZAS DOS AÑOS MÁS

Hostelería de España, que representa a 370.000 bares y restaurantes, pidió ayer al Ejecutivo un marco legal que facilite la actividad de las terrazas, dada su importancia económica para los establecimientos, ya que ha advertido de que no será hasta 2023 cuando se recuperen los niveles previos a la pandemia.

La patronal hostelera presentó el viernes el informe La terraza: un espacio necesario y seguro en libertad, realizado por Cremades & Calvo-Sotelo, en el que se comparan 12 ciudades a nivel europeo y 19 a nivel nacional, donde se ponen en evidencia grandes diferencias entre unos territorios, así como en las normativas y regulaciones de las terrazas, que desvelan la ausencia de una mínima unidad.