
RYANAIR CREE QUE ÓMICRON NO ES MOTIVO PARA CANCELAR VUELOS EN EUROPA

30/11/2021



El CEO, Michal O'Leary, reafirma la programación reforzada para las próximas semanas de sus aerolíneas

[Cinco Días](#)

El consejero delegado del grupo Ryanair, Michael O'Leary, ha afirmado que no ve razones para que la nueva variante del Covid, Ómicron, vaya a causar cancelaciones de vuelos. De

hecho, sus aerolíneas de bajo coste tienen una fuerte programación prevista para las próximas semanas.

El ejecutivo ha indicado durante una conferencia de prensa en Lisboa (Portugal) que “no vamos a suspender vuelo alguno porque no creemos que sea [por Ómicron] una razón justificada para alertar a personas con la pauta de vacunación o portadoras de un test PCR con resultado negativo”.

Noticias como la del cierre de las fronteras de Marruecos a vuelos desde terceros países preocupan al CEO de Ryanair, al tiempo que la variante comienza a extenderse por Europa. Sin embargo, este líder del sector aéreo ha expresado que “no creo que exista riesgo por viajar en avión en Europa”.

Tras un viernes negro en la Bolsa, la jornada de este lunes ha sido de rebote para las aerolíneas una vez que se ha hablado durante el fin de semana de la aparición de síntomas leves derivados de Ómicron. IAG apenas se ha movido al cierre, con una mejora del 0,03%; Ryanair ha sumado un 1,19%; Easyjet ha subido un 0,56%; la acción de Lufthansa ha ganado un 1,57%, y Air France-KLM se ha revalorizado un 0,5%.

RESULTADOS PROMETEDORES DEL PRIMER ESTUDIO MUNDIAL SOBRE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN SOSTENIBLE

30/11/2021



Estudio mundial sobre combustible de aviación sostenible

[Actualidad Aeroespacial](#)

Los primeros resultados de un estudio mundial sobre el impacto del combustible de aviación 100% sostenible (SAF) en los dos motores de un avión comercial han proporcionado resultados prometedores. El estudio ECLIF3, en el que participan Airbus, Rolls-Royce, el centro de investigación alemán DLR y el

fabricante de SAF Neste, marca la primera vez que se ha medido el 100% de SAF simultáneamente

en ambos motores de un avión comercial de pasajeros: un avión Airbus A350 con motores Rolls-Royce Trent XWB.

Las pruebas de emisiones en vuelo y los ensayos en tierra asociados al programa ECLIF3 comenzaron a principios de este año y se han reanudado recientemente. El equipo interdisciplinar, en el que también participan investigadores del Consejo Nacional de Investigación de Canadá y de la Universidad de Manchester, tiene previsto publicar sus resultados en revistas académicas a finales del próximo año y en 2023.

Los resultados del estudio servirán de apoyo a los esfuerzos que están llevando a cabo Airbus y Rolls-Royce para garantizar que el sector de la aviación esté preparado para el uso a gran escala de SAF como parte de la iniciativa más amplia de descarbonización de la industria. En la actualidad, los aviones sólo pueden operar con una mezcla del 50% de SAF y de combustible convencional para aviones, pero ambas empresas apoyan la iniciativa de certificar el uso del 100% de SAF.

En abril, el A350 realizó tres vuelos sobre el mar Mediterráneo seguido por un avión Falcon de DLR para comparar las emisiones en vuelo tanto del queroseno como del combustible sostenible de ésteres y ácidos grasos hidroprocesados (HEFA) de Neste. El equipo también llevó a cabo pruebas de conformidad utilizando un 100% de HEFA y no se experimentaron problemas de funcionamiento.

Este mes se reanudaron las pruebas de emisiones en vuelo con un 100% de SAF y una mezcla de combustible HEFA/Jet A-1, y también se realizaron pruebas de emisiones en tierra para cuantificar los beneficios del SAF en la calidad del aire local. El equipo de investigación descubrió que el SAF libera menos partículas que el queroseno convencional en todas las condiciones de funcionamiento del motor probadas, lo que apunta a la posibilidad de reducir el impacto climático y mejorar la calidad del aire en los alrededores de los aeropuertos.

Además, el SAF tiene una menor densidad, pero un mayor contenido energético por kilogramo de combustible en comparación con el queroseno convencional, lo que aporta algunas ventajas en cuanto a la eficiencia del combustible de las aeronaves, ya que se quema menos combustible y hay que embarcar menos masa de combustible para lograr la misma misión. El equipo está realizando un análisis detallado.

«Los motores y los sistemas de combustible pueden probarse en tierra, pero la única manera de reunir el conjunto completo de datos sobre emisiones necesario para que este programa tenga éxito es hacer volar un avión en condiciones reales», dijo Steven Le Moing, director del Programa de Nuevas Energías de Airbus. «Las pruebas en vuelo del A350 ofrecen la ventaja de identificar las emisiones directas e indirectas de los motores, incluidas las partículas procedentes de la parte trasera de un avión a gran altura».

Simon Burr, director de Desarrollo de Productos y Tecnología de Rolls-Royce para el sector aeroespacial civil, asegura que «esta investigación se suma a las pruebas que ya hemos realizado con nuestros motores tanto en tierra como en el aire y que no han encontrado ningún obstáculo de ingeniería para que nuestros motores funcionen al 100% con SAF. Si queremos descarbonizar de verdad los viajes aéreos de larga distancia, el 100% de SAF es un elemento crítico y nos comprometemos a apoyar su certificación para el servicio».

El avión Falcon chaser de DLR está equipado con múltiples sondas para medir las emisiones a nivel de crucero hasta una distancia de sólo 100 metros del A350 y enviarlas a la instrumentación científica para su análisis.

«Se ha demostrado que el SAF tiene una huella de carbono significativamente menor a lo largo de su ciclo de vida en comparación con el combustible convencional para aviones y ahora estamos viendo que también es ventajoso para reducir los efectos no relacionados con el CO₂», dijo Markus Fischer, miembro del Consejo de División de Aeronáutica del DLR. «Pruebas como éstas siguen

ampliando nuestra comprensión del 100% de SAF, su uso en vuelo y estamos viendo signos positivos de su potencial en la mitigación del clima. Estamos deseando estudiar los datos de la segunda serie de vuelos de ECLIF3, que se reinició con un primer vuelo de persecución sobre el Mediterráneo a principios de este mes».

En 2015, el DLR realizó la campaña ECLIF1, en la que se investigaron los combustibles alternativos con sus aviones de investigación Falcon y A320 ATRA. Estas investigaciones continuaron en 2018 con la campaña ECLIF2, en la que el A320 ATRA voló con una mezcla de combustible estándar para aviones y hasta un 50% de HEFA. Esta investigación demostró el ventajoso rendimiento de las emisiones de las mezclas de combustible de hasta el 50% de HEFA y preparó el camino para los vuelos de prueba del 100% de HEFA para ECLIF3.

ESCRIVÁ REBAJA AL 0,3% LAS COMISIONES DE LOS FUTUROS PLANES DE PENSIONES DE PROMOCIÓN PÚBLICA

30/11/2021



El texto del anteproyecto que ha sido sometido a consulta pública mantiene que las inversiones tendrán "el interés exclusivo de las personas partícipes y beneficiarias"

[CINCO DÍAS](#)

Los futuros planes de pensiones colectivos de promoción pública, que ultima el Gobierno deberán tener una comisión máxima del 0,30%, según el anteproyecto de ley elaborado por los ministerios responsables de la Seguridad Social, Asuntos Económicos y Hacienda y que ha sido sometido a consulta pública. Se trata de una décima menos que el 0,40% máximo de un borrador anterior. A este límite se suma el 0,10% de depositaría, lo que supone un total del 0,40%, frente al 0,50% previo.

Ese límite del 0,30% sobre los activos gestionados se fundamenta en que los planes de empleo existentes, sobre todos los de empleados públicos, con fondos de más de 100 millones de euros, ofrecen costes de gestión inferiores a ese 0,30%. El otro motivo que justifica ese tope es un estudio basado en las cuentas de resultados de las entidades gestoras de fondos de pensiones. La conclusión es que sus costes también se sitúan por debajo del 0,30%.

Por tanto, las gestoras de fondos que se presenten a la licitación para gestionar los fondos de empleo impulsados por el Gobierno deberán ofrecer comisiones por debajo de esa cifra. El anteproyecto también recoge que el proceso de selección de entidades gestoras y depositarias estará sujeto a la ley de Contratos del Sector Público, para garantizar los principios de "igualdad, transparencia y libre concurrencia", informa Europa Press.

Este nuevo anteproyecto mantiene como anteriores textos que los activos de los fondos se invertirán teniendo en cuenta "el interés exclusivo de las personas partícipes y beneficiarias", y se deberán valorar la rentabilidad, el riesgo y el impacto social de las inversiones. Todo ello deberá responder a unos criterios que valoran los riesgos extrafinancieros y los criterios medioambientales, sociales y de buen gobierno corporativo, alineados con los Principios para la Inversión Responsable (Unpri).

Además, las gestoras de los fondos de empleo tendrán que proporcionar en sus plataformas

digitales la información sobre la evolución y situación de los derechos económicos en el plan, entre otras cuestiones como las modificaciones normativas o cualquier cambio de las especificaciones del plan.

Los negociadores de la patronal y los sindicatos en la mesa de la reforma de pensiones se reunieron ayer nuevamente en su habitual encuentro de los lunes con los responsables del Gobierno liderados por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. En dicha reunión continuaron cerrando algunos flecos de la primera fase de esta reforma, en la que se encuentra el diseño de los nuevos planes de pensiones de empleo de promoción pública, además de medidas para retrasar la edad de jubilación.

En el encuentro de ayer Gobierno y agentes sociales también hablaron del calendario y las cuestiones pendientes para la segunda fase de la reforma de pensiones. Junto al desarrollo de un nuevo sistema de cotización para los autónomos en el primer trimestre del año, deberán abordar el cálculo de la pensión en las carreras de cotización desiguales. En este punto se tratará la polémica ampliación del periodo de cómputo para calcular la pensión.

ESPAÑA SE JUEGA SU TURISMO FUTURO CON UNA IBERIA-AIR EUROPA VOLCADA EN ASIA

30/11/2021



España carece ahora de un importante número de rutas directas a Asia-Pacífico, salvo un puñado como a Pekín y Tokio por parte de su mayor aerolínea

[Preferente](#)

Actualizado 29 noviembre, 2021 || Por R.P. El siglo XXI estará dominado de forma cada vez más acusada por Asia y el Pacífico como eje. España tiene una oportunidad histórica de no perder este tren si logra consumarse la integración de Iberia y Air Europa. La conversión de Barajas como un 'hub' entre América y Asia pasa por que pueda oficiarse el matrimonio entre las aerolíneas de IAG y de Globalia.

Iberia explica que el sentido estratégico de esta operación viene de que por ejemplo ambas aerolíneas ahora compiten en Miami con dos rutas cada una, prácticamente a la misma hora. De integrarse en una única aerolínea, se mantendrían tres aviones para este destino, pero añadiendo una nueva franja horaria, y sobre todo puedo dedicar el cuarto avión a abrir una nueva ruta directa que podría ser a Singapur.

España carece ahora de un importante número de rutas directas a Asia-Pacífico, salvo un puñado como a Shanghai y Tokio por parte de su mayor aerolínea. Otros gigantes locales como Air China, Korean o Singapore cuentan con operaciones directas, e históricamente también lo hicieron Air India, Thai o Cathay. Pero de manera muy puntual.

La fortaleza estratégica de España pivota sobre su conectividad por todo el continente americano, sin comparación a cualquier otra potencia. Hasta ahora, Barajas era un 'hub' entre América y Europa, pero con el movimiento que pretende Iberia pasaría a abrirse a ser escala en los viajes de latinos hacia Asia, con los enormes beneficios económicos y geopolíticos que le supondría la parada en el país de este tráfico.

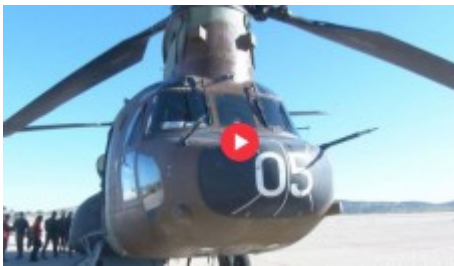
Los países del Golfo han cimentado su vigor actual en los hubs de Dubai, Doha y Abu Dhabi para unir Europa con Asia. Una unión entre Iberia y Air Europa permitirá a Madrid ser el puente sin comparación entre las dos grandes regiones con más futuro, rivalizando con gran músculo contra Fráncfort, París o Londres.

Los antiguos imperios británicos o francés tenían sus colonias dispersas, y ninguna como España concentró la exportación de su cultura e idioma en una región tan amplia como lo es todo Latinoamérica. Eso garantiza una base de pasajero étnico con la que fomentar la apertura de rutas que carece otra antigua metrópoli, y supone un estímulo enorme para añadirle el viajero turístico y al de trabajo.

España afronta así una oportunidad histórica para posicionarse en el siglo del Pacífico como escala preferente entre las comunicaciones entre las regiones lideradas por Estados Unidos y China, con Brasil e India como segundas potencias, y México y Japón como terceras. La integración de Iberia y Air Europa, además de ser la madre de todas las operaciones aéreas de la historia de la aviación española, cuenta con un sentido estratégico para todo el país de un potencial incalculable.

MI CÁMARA Y YO: HELICÓPTEROS

30/11/2021



La Comunidad de Madrid cuenta con un total 77 helipuertos, la mayor superficie del país dedicada a estas aeronaves

[Telemadrid](#)

Estamos acostumbrados a verlos surcando los cielos de Madrid. ¿Quieren saber cuántos helicópteros sobrevuelan diariamente nuestra región y para qué? Desde la sierra hasta el centro de la ciudad, Madrid cuenta con un total 77 helipuertos. Es la comunidad autónoma con más helisuperficies del país.

Nos subimos a los helicópteros de las fuerzas y cuerpos de seguridad de España. Visitamos el cuartel general de las FAMET. En su base aérea se forman los futuros pilotos del Ejército de Tierra.

Y nos montamos en el Chinook, el helicóptero de mayor tamaño de las Fuerzas Armadas Españolas. En la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, acompañamos al Servicio Aéreo de la Guardia Civil en uno de sus operativos más complejos, para velar por la seguridad de los madrileños desde los cielos.

Entramos en el órgano central del Servicio Aéreo de la Policía Nacional y con ellos sobrevolamos la ciudad de Madrid en un dispositivo nocturno que controla una manifestación en pleno centro.

En Bustarviejo, tienen una de sus bases los llamados 'ángeles del infierno'. Son los brigadistas forestales, que vuelan por encima de las llamas hasta el foco del incendio.

Todos ellos con vocación de servicio, trabajan en las situaciones más complejas y acceden a lugares a los que sería imposible llegar sino fuera por los helicópteros. La inmediatez en su característica principal.

Las empresas de helicópteros más lujosos también tienen su base en Madrid. Ofrecen servicios de vuelos privados y tours panorámicos a los clientes más exclusivos. El número de pasajeros y de vuelos privados ha aumentado con la pandemia.

Una hora de vuelo cuesta de media 2700 euros. Aunque existen alternativas más económicas. Si sueñan con un vuelo emocionante tienen la opción del autogiro, una aeronave más pequeña e inventada por Juan de la Cierva en Madrid en 1920.