

## ALOJAMIENTO, BARES Y SECTOR AÉREO SE QUEDAN SIN AYUDAS EN LOS ERTES

31/08/2021



El 92% de las personas en expediente perderán la exoneración a la Seguridad Social

### [EL ECONOMISTA](#)

El próximo 30 de septiembre finaliza la cobertura legal que ampara a los trabajadores incluidos en un expediente de regulación temporal de empleo (Erte) de los creados para afrontar el impacto laboral del Covid. Fuentes de los negociadores expresan a eE su preocupación ante la posibilidad de que grandes sectores como la restauración, los servicios de alojamiento o el sector aéreo dejen de ser sectores ultraprotegidos que les hace acreedores de exoneraciones a las cuotas de la Seguridad Social para los trabajadores en Erte. La mayoría de las actuales 45 actividades ya no cumplirían con las exigencias legales para ser un sector ultraprotegido.

El actual modelo establece dos exigencias para que algunas empresas de determinadas sectores se consideren ultraprotegidas. Una, las CNAE 2009 de 4 dígitos (más restrictivas que las de 2 dígitos) obtienen la protección especial si los trabajadores en Erte de dicha actividad superan el 15% de la totalidad de los afiliados a tal CNAE. Los reales decretos que han desarrollado los Ertos y las siguientes prórrogas lo han denominado "tasa de cobertura". El listado de códigos CNAE ha ido variando en cada nueva prórroga: en la última, del 28 de mayo, cuya vigencia acaba el 30 de septiembre, se establecieron 45 sectores (ver cuadro adjunto).

Un segundo requisito se establece a cada empresa que, además de pertenecer a una de estas 45 CNAE, debe tener una reducida "tasa de recuperación"; es decir, que, desde el principio de la crisis sanitaria haya reincorporado menos del 65% de sus empleados en Erte. Los negociadores advierten que ya no son muchas las empresas que pueden acreditar ambos requisitos.

En referencia a las actividades CNAE, son pocas ya las que cumplen con la exigencia del 15% del total de los afiliados del sector en Erte. El número de personas en expediente se ha reducido notablemente en lo que va de año. Desde el pico máximo anual, 25 de febrero (900.723), se han incorporado a sus antiguos empleos cerca de 615.000 personas y, desde el 1 de junio, cuando entró en vigor la anterior prórroga, 243.676. A 13 de agosto había 286.829 personas en Erte.

Pero si ha disminuido el divisor (número de personas Erte) ha aumentado el dividendo (activos de los CNAE). Según los datos de la Seguridad Social, los afiliados han pasado de 19,1 millones en enero a 19,4 millones en julio. Además, los sectores que más se han beneficiado de estas subidas son aquellos más afectados por el Covid. En julio, entre los sectores que sumaron más personas ocupadas, destacan Actividades Artísticas, Recreativas y de Entretenimiento (6,08%), Hostelería (5,69%), Actividades de los Hogares como Empleadores de Personal Doméstico (5,25%) y Suministro de Agua, Actividades de Saneamiento, Gestión de Residuos y Descontaminación (4,02%).

Habrà que esperar a que Trabajo presente a los negociadores de la Mesa de Seguimiento de los Ertes el listado de las CNAE 4 dígitos que cumplen con el requisito del 15% de trabajadores en Erte. Sin embargo, ya hay sectores de los actualmente ultraprotegidos que se quedan por debajo de 15%, según los datos disponibles: número de personas en Erte a 13 de mayo según CNAE 4 dígitos (a los que ha tenido acceso eE) y afiliación que para CNAE 4 dígitos es del primer trimestre de 2021 -la Seguridad Social no ha facilitado la actualización a este diario- y para los CNAE 2 dígitos, el registro del mes de julio.

La fuerte recuperación de la hostelería y bares ya ha dejado fuera al sector si se cotejan los trabajadores en Erte de agosto sobre la afiliación del primer trimestre. En este sector, la disminución de personas en Erte y el aumento de la afiliación ha sido notable.

Otro sector muy afectado por la pandemia, el alojamiento, también se quedaría fuera si se confrontan las personas en Erte de los cuatro CNAE 4 dígitos (5510, 5520, 5530 y 5590) respecto al conjunto de la afiliación en el mes de julio medido en CNAE 2 dígitos (50).

El sector aéreo podría ser de los que se salven. En agosto tenía 5.500 trabajadores en Erte,

mientras que en julio, los activos eran 34.000 lo que le sitúa en el umbral. No obstante, es previsible un aumento de los activos durante el mes de agosto, lo que podría reducir el porcentaje por debajo del 15%.

Agencias de viaje, se salva

Entre los grandes sectores que parece se mantendrán por encima del 15% está el de las agencias de viaje. Los tres CNAE (7911, 7912 y 7990) sumaban a mediados de agosto 13.609 trabajadores en expedientes y el conjunto de la afiliación en CNAE 2 dígitos (79) era de 53.311, lo que arroja que el 25,5% de los afiliados siguen en Erte.

Algunos de las actuales CNAE ultraprotegidos de menos dimensión también podrían tener dudas. En concreto, el 9004 (gestión de salas de espectáculos) con 714 asalariados en Erte en agosto y el 7729 (alquiler de otros efectos personales) con 457 en Erte, podría continuar con exoneraciones.

En cualquier caso, de los 186.576 trabajadores con derecho a exoneración el 13 de mayo, apenas 14.300 cumplirían con el requisito del 15%, es decir, el 92% de los actuales trabajadores exentos de cotización, perderían este derecho si el Gobierno mantiene el actual medelo.

---

## **CS APUESTA EN BOLONIA POR ESCUCHAR A LAS AEROLÍNEAS PARA ALCANZAR UN TRANSPORTE AÉREO SOSTENIBLE**

**31/08/2021**



El eurodiputado de Ciudadanos (CS) y portavoz de Transporte y Turismo del Grupo Renew Europe en el Parlamento Europeo, José Ramón Bauzá, ha defendido en el congreso aeronáutico internacional Aviation-Event 2021, celebrado en Bolonia, la necesidad de “escuchar a toda la cadena de valor del sector para alcanzar un transporte aéreo sostenible” en el medio largo plazo en Europa.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

El eurodiputado de Ciudadanos (CS) y portavoz de Transporte y Turismo del Grupo Renew Europe en el Parlamento Europeo, José Ramón Bauzá, ha defendido en el congreso aeronáutico internacional Aviation-Event 2021, celebrado en Bolonia, la necesidad de “escuchar a toda la cadena de valor del sector para alcanzar un transporte aéreo sostenible” en el medio largo plazo en Europa.

Bauzá ha sido el único representante político español del reconocido encuentro celebrado en el Palazzo Re Enzo de la Plaza Mayor de Bolonia al que han asistido importantes representantes del sector aeronáutico, representantes políticos y reseñables figuras del mundo empresarial. Durante su ponencia, se ha referido al paquete ‘Fit for 55’ presentado recientemente por la Comisión Europea que incluye una propuesta de Reglamento que fija la meta de que el 63% del combustible de aviación suministrado en los aeropuertos de la UE sea climáticamente neutro en 2050.

Para el eurodiputado español, “esta propuesta de la Comisión es de suma importancia, ya que marcará el futuro de la aviación europea e internacional para las próximas décadas”. En este sentido, ha expuesto que la Eurocámara debatirá en el nuevo curso el paquete ‘Fit for 55’ y ha incidido en que, desde el Parlamento Europeo, se compromete a hacer “un ejercicio de escucha activa con aerolíneas, representantes del sector y organizaciones involucradas para mejorar la propuesta”.

“El Reglamento en ningún caso debe socavar la competitividad del sector aéreo europeo”, ha apuntado Bauzá, y ha añadido que se debe tener máximo cuidado para que los objetivos medioambientales no causen una disrupción en el mercado europeo de la aviación que acabe afectando negativamente al transporte y a la conectividad de los europeos. En palabras del portavoz de Transporte, “los representantes políticos tenemos la obligación de evitar que el compromiso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero torpedee la conectividad europea, ya que esto atentaría directamente contra el proyecto europeo y sectores como el turismo”.

El europarlamentario ha finalizado añadiendo que “la sostenibilidad medioambiental puede ser compatible con la competitividad del sector aéreo si escuchamos las demandas de la industria”. “Tanto desde las instituciones comunitarias como desde los gobiernos de los diferentes Estados miembros debemos establecer sistemas de incentivos a la innovación y al desarrollo tecnológico de las próximas décadas, que evite mayores costes a empresas y ciudadanos”, ha concluido.

---

**AENA COLOCA TRES AEROPUERTOS ENTRE LOS DIEZ CON**

# MÁS TRÁFICO DE EUROPA AL CIERRE DE AGOSTO

31/08/2021



Ámsterdam Schiphol lidera la tabla, con Madrid, Palma y Barcelona en la sexta, séptima y octava plaza, según Eurocontrol

[5 DÍAS](#)

El tráfico aéreo de vacaciones ha puesto a tres aeropuertos españoles, el de Madrid-Barajas, Palma de Mallorca y Barcelona-El Prat, en la lista de los diez más transitados de Europa, según datos de Eurocontrol para la semana que ha ido del 23 al 29 de agosto.

La infraestructura con más movimientos para cerrar el mes ha sido la de Ámsterdam Schiphol, con 1.074 operaciones diarias entre despegues y aterrizajes. Antes que el aeropuerto de Madrid, que ocupa la sexta plaza con 757 operaciones, figuran IGA Estambul (1.015 vuelos), París Charles de Gaulle (977), Fráncfort (934) y el aeropuerto turco de Antalya (764). Los dos últimos están bajo la gestión de la germana Fraport.

Los mayores aeropuertos de Aena, Madrid (757 operaciones), Palma de Mallorca (725) y Barcelona (703), aparecen en sexta, séptima y octava posición, respectivamente. Las dos últimas plazas del *top10* son para Atenas (701) y Londres-Heathrow (673). La infraestructura británica gestionada por Ferrovial, siempre en los puestos de cabeza antes de la pandemia, mejora en 50 vuelos diarios respecto a la semana anterior.

Casi al 71% de actividad sobre niveles de 2019

Eurocontrol ha contabilizado 175.384 vuelos en la semana en toda Europa, con una media de 25.055 diarios. Este nivel de actividad está en el 70,8% respecto al alcanzado en la misma semana de 2019, antes del impacto del coronavirus en la movilidad.

Por aerolíneas, la que muestra mayor tráfico con mucha diferencia es Ryanair, que alcanza las 2.318 operaciones entre el 23 y el 29 de agosto. Sus perseguidoras son Turkish Airlines (1.322), Easyjet (1.186), Air France (899) y Lufthansa (812). Para encontrar a British Airways (389 vuelos), principal referencia de IAG y aquejada por las restricciones a los viajes hacia y desde Reino Unido, hay que bajar hasta la posición undécima.

La primera compañía española en el listado es la *low cost* Vueling, que ha movido 580 vuelos. La firma de IAG sucede a su competidora Wizz Air (671) y está bastante por delante de otra comparable europea, Eurowings (315). En decimoquinta posición aparece Volotea con 305 operaciones e Iberia ocupa la decimoctava plaza con un total de 286 vuelos.

---

## LOS AEROPUERTOS DE BARAJAS, PALMA Y EL PRAT, ENTRE LOS DIEZ CON MÁS TRÁFICO DE EUROPA

31/08/2021



Según datos de Eurocontrol, los aeropuertos de Madrid-Barajas, Palma de Mallorca y Barcelona-El Prat están en la sexta, séptima y octava posición, respectivamente

[ECONOMÍA DIGITAL](#)

Al cierre de agosto, Aena ha posicionado tres aeropuertos españoles entre los diez con más tráfico de Europa. Según datos de Eurocontrol de la semana del 23 al 29 de agosto, las mayores infraestructuras de la compañía, la de Madrid-Barajas, Palma de Mallorca y Barcelona-El Prat, estarían en la sexta, séptima y octava posición, respectivamente.

En la lista de los diez aeropuertos más transitados del continente se encuentra en cabeza el de Ámsterdam Schiphol, con 1.074 operaciones diarias entre despegues y aterrizajes. En concreto, Madrid ha registrado a finales de agosto, 757 operaciones, Palma de Mallorca, 725 y Barcelona, 703.

En total, Eurocontrol ha contabilizado 175.384 vuelos en la semana en toda Europa, con una media de 25.055 vuelos diarios. Por lo que el nivel de actividad está en el 70,8% respecto al alcanzado en la misma semana en 2019, antes del impacto en la movilidad debido a la irrupción del coronavirus.

Ryanair, la aerolínea con mayor tráfico

Respecto a las aerolíneas, la que muestra mayor tráfico según los datos ofrecidos es Ryanair que logró 2.318 operaciones entre el 23 y el 29 de agosto. Además, cabe destacar que hay mucha diferencia entre

Ryanair y las siguientes aerolíneas de la lista. Turkish Airlines registra 1.322 operaciones, Easyjet 1.186, Air France 899 y Lufthansa 812.

La primera compañía española en el listado es la *low cost* Vueling, con 580 vuelos. En decimoquinta posición aparece Volotea, aerolínea de bajo coste española con sede en Asturias, con 305 operaciones e Iberia que ocupa la decimoctava plaza con un total de 286 vuelos.

El tráfico en los aeropuertos españoles en julio fue un 44% inferior a los registros prepandemia

El volumen de pasajeros se redujo en el pasado mes de julio un 44% con respecto al mismo periodo del año 2019, un año antes de la pandemia de la Covid-19 que ha afectado a la movilidad y ha provocado la reducción de visitantes procedentes de fuera de las fronteras de España.

El Ministerio de Transportes contabilizó el paso de 15,1 millones de viajeros por la red de aeropuertos de Aena, durante el mes de julio, en plena campaña estival de vacaciones. Por lo que, la cifras se alejaron de los casi 27,2 millones de personas que utilizaron las instalaciones hace justo dos años.

---

**EL CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE ESTUDIANTES DE AERONÁUTICA Y ESPACIO SERÁ PRESENCIAL**

**31/08/2021**



La Asociación de Estudiantes de Aeronáutica y Espacio ha decidido que su próximo congreso se celebre en Madrid y de forma presencial.

[FLYNEWS](#)

El próximo congreso de la Asociación de Estudiantes de Aeronáutica y Espacio (AEAE) a celebrarse en unas fechas aún por definir del próximo mes de octubre será presencial, después de que el anterior tomase la forma telemática, en abril de 2021, por el COVID-19.

La selección de Madrid como sede se produjo después de que solo hubiese una candidatura para la sede, presentada en forma conjunta por la Universidad Politécnica y la Universidad Carlos III, ambas de Madrid.

En dicha asamblea también *“se acordó la celebración de unas jornadas de formación en cada una de las universidades que componen la AEAE a principios de septiembre. En ellas se darán a conocer las tareas que desempeña la asociación y el funcionamiento interno de la misma al alumnado del sector, con especial atención en el alumnado de nuevo ingreso”*, señalan desde la asociación.

---

## **NECESARIO INVERTIR EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES: OACI**

**31/08/2021**



Asimismo, esta área debe ser independiente de la AFAC y de conflictos de interés OACI

[A21.MX](#)

El gran problema de la investigación de accidentes es la falta de presupuesto para llevar a cabo estas tareas, debido a que muchos gobiernos ven estos departamentos como muy costosos al considerar que no se ocupan diariamente.



*“La investigación de accidentes es una de las áreas que sigue siendo uno de los grandes retos a nivel global y es donde hay mayores deficiencias. ¿Por qué? Porque la institución de investigación debe ser independiente de la AFAC, o de la interferencia de otros. Tiene que ser una autoridad autónoma que no tenga influencias de instituciones que puedan tener un conflicto de interés con lo que pueda hacer esta entidad investigadora”,* señaló Melvin Cintron, director regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en América Latina y el Caribe en entrevista con A21.

Cintron aseguró que si el área encargada de la investigación de accidentes de un país cuenta con los recursos necesarios para desarrollar sus funciones correctamente, ese grupo siempre estará buscando realizar mejoras con el fin de prevenir siniestros.

Asimismo, el director regional de OACI instó a que en la aviación, los gobiernos e industria no sean reactivos, y se comprenda la importancia de los equipos de investigación de accidentes para que, en el caso de que sí ocurra algo, haya personal capacitado y profesional que pueda llevar las pesquisas necesarias y permita que la aviación continúe como el modo de transporte más seguro a nivel mundial.

*“Antes había muchos accidentes, y cuando hay muchos accidentes, las investigaciones hacen sus determinaciones, encuentran qué causó el accidente, qué pasó y pueden dar sus recomendaciones; en el pasado, eso era lo malo. Lo bueno ahora es que no hay tantos accidentes, pero al no haber tantos, los países creen que no necesitan una autoridad si ven que sólo tuvieron un accidente en los últimos 10 años”,* indicó Cintrón.

A partir del pasado 25 de agosto, la subsecretaría de Transportes se convirtió en la encargada de realizar las actividades relativas a la búsqueda, salvamento e investigación de accidentes e incidentes en la aviación civil mexicana. De acuerdo con Cintron, la institución encargada de realizar esta tarea en México debe tener la suficiente autonomía para operar libremente de cualquier conflicto de interés.

En Estados Unidos, por ejemplo, la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) responde directamente al Congreso de los Estados Unidos; lo mismo ocurre en Canadá, donde la dirección de

investigación le responde al Parlamento. Por su parte, en Reino Unido la situación es similar a la que existe en México, y la agencia de investigación responde a su departamento de Transporte.

---

## EE UU CULMINA LA RETIRADA DE AFGANISTÁN Y PROHÍBE A SUS AEROLÍNEAS VOLAR SOBRE EL PAÍS

31/08/2021



Washington da por concluida la guerra que libró en las últimas dos décadas

[5 DÍAS](#)

Estados Unidos puso este lunes punto final a la guerra más larga de su historia con la retirada de sus últimos soldados de Afganistán, casi 20 años después de su despliegue en el país centroasiático.

El encargado de hacer el histórico anuncio fue el general Kenneth McKenzie, jefe del Comando Central de EE UU (CENTCOM), que supervisa las operaciones de las tropas en el Cuerno de África, Oriente Medio y Asia Central.

Poco después del anuncio, la Administración Federal de Aviación de EE UU (FAA) ha prohibido a las aerolíneas comerciales estadounidenses volar "a cualquier altitud" sobre territorio afgano, y puntualizó que deben recibir "autorización previa".

La FAA explicó que la decisión se debe "a la falta de servicios de tráfico aéreo y una autoridad civil funcional en Afganistán, así como a las preocupaciones de seguridad actuales".

El último avión militar estadounidense, un C-17, despegó del Aeropuerto Internacional Hamid Karzai de Kabul este lunes a las 15.29 horas de la costa este de EE UU (19.29 GMT). Entre sus pasajeros estaba el embajador de EE UU en funciones, Ross Wilson.

El mayor general Chris Donahue, comandante de la 82 División Aerotransportada del Ejército de EE UU, se convirtió en el último soldado estadounidense en abandonar Afganistán. El Pentágono publicó en su cuenta de Twitter una fotografía del militar poco antes de abordar el C-17.

McKenzie explicó que, pese a que el repliegue castrense se ha completado, todavía continúa la misión diplomática para garantizar que más ciudadanos de EE.UU. y que "los afganos aptos" que quieran marcharse puedan hacerlo.

### Rutas alternativas

La FAA por su lado recomendó a las aerolíneas estadounidenses usar una ruta "a gran altitud cerca de la frontera oriental" del país centroasiático para los sobrevuelos.

"Cualquier operador de aeronaves civiles de EE.UU. que quiera volar hacia/desde o sobre Afganistán debe recibir autorización previa de la FAA", estableció la nota.

Asimismo, indicó a las aeronaves que aterricen en el aeropuerto de Hamid Karzai de Kabul que tengan "precaución extrema".

El jefe del Comando Central de EE UU (CENTCOM), general Frank McKenzie, anunció en una rueda de prensa desde el Pentágono, "la culminación de nuestra retirada de Afganistán y el fin de la misión para evacuar a ciudadanos estadounidenses, nacionales de terceros países y afganos vulnerables", dijo en su intervención de manera telemática.

Pese a que el repliegue castrense se ha completado, todavía continúa la misión diplomática para garantizar que más ciudadanos de EE UU y que "los afganos aptos" que quieran marcharse puedan hacerlo.

## Evacuación

De acuerdo a los datos de McKenzie, desde el pasado 14 de agosto, un día antes de que los talibanes tomaran Kabul, más de 79.000 civiles han sido evacuados en vuelos militares de EE.UU. desde el aeropuerto de Kabul, entre los que hay 6.000 estadounidenses.

El secretario de Estado, Antony Blinken, anunció por su lado que Washington trasladará a Catar su misión diplomática en Afganistán.

El titular de Exteriores indicó que se va a crear un nuevo equipo diplomático para instalar la misión en Doha, que estará capitaneado por el que ha sido hasta ahora el encargado de negocios de la embajada en Kabul, Ross Wilson.

Desde la capital catarí se ofrecerán servicios consulares, además de gestionarse la ayuda humanitaria para Afganistán y se trabajará con los aliados y socios para "coordinar" el trato con los talibanes.

---

## EASA PROLONGA EL USO COMO CARGUEROS DE AVIONES DE PASAJE

31/08/2021



EASA ha decidido, a la vista de los datos operativos, prolongar la autorización del uso de aviones de pasaje convertidos en cargueros temporales por el COVID-19.

[FLYNEWS](#)

La necesidad urgente de transportar equipos médicos y de protección personal como consecuencia del COVID-19, llevó a que numerosas aerolíneas decidiesen retirar los asientos de parte de sus aviones y colocar en su lugar carga.

Para ello, se debía lograr primero un certificado de las modificaciones necesarias en la cabina para el transporte de carga, una vez que las cabinas de pasaje no cuentan con los mismos dispositivos de detección y extinción de incendios así como de retención de cargas, pantallas para contener el humo y otros aspectos de seguridad, que las bodegas de carga inferiores, o las cubiertas de los aviones de carga si disponen.

Ante ello, en Europa, EASA, certificó varios programas de modificación para diversos aviones, pero estableció importantes limitaciones al considerar un fuego a bordo como el mayor peligro para el vuelo, pero muchas menos de las estimadas en un principio.

Estas limitaciones hacían referencia a la colocación de la carga, accesos para los ocupantes de la aeronave a salidas de emergencia y cualquier punto de la cabina de pasaje en vuelo, y una aproximación conservadora al riesgo real de un fuego a bordo, así como al número de aeronaves convertidas y el número de horas de vuelo anuales de estas.

Así, EASA estimó las posibilidades de un fuego a bordo en una por cada 10 millones horas de vuelo y que las aerolíneas modificarían un máximo de 2.500 aviones de dos pasillos hasta el 31 de diciembre de 2021. Dado que no todo fuego a bordo puede ser considerado catastrófico, EASA consideró *"suficientemente conservador permitir que cada avión afectado vuele un máximo de 2.000 horas de vuelo hasta el 31 de diciembre de 2021"*.

Con todo ello, el pasado 30 de junio, EASA comprobó que se habían aprobado un número muy pequeño de cambios de diseño, y que el número de aviones modificados era mucho menor de lo originalmente asumido. Con ello, EASA ha decidido ahora prolongar hasta el 31 de julio de 2022 el permiso para que estos aviones sigan volando como cargueros; eso sí, sin modificar el número máximo de horas que podrá volar cada uno en dicha configuración.

En el caso español, Iberia modificó tres A330, que ya han vuelto a su uso normal como aviones de pasaje, y que han sido sustituidos en esta labor de carga por dos A330 que lucen los colores de Level. Plus Ultra opera dos de sus A340 (un 300 y un 600) en esta configuración; y Wamos Air tres de sus A330. Air Europa también operó algunos aviones para carga, pero como en el caso de Iberia, todos son utilizados ya para pasaje.

---

## DESMONTANDO MISTOS SOBRE LA SOSTENIBILIDAD EN AVIACIÓN

31/08/2021



Estefanía Matesanz, decana del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España, profundiza en este podcast, publicado en Aviación Digital, sobre los falsos mitos de sostenibilidad en aviación, y critica con datos, la nueva «aerofobia» que se ha instalado en algunos países.

[FLYNEWS](#)

Dentro del marco de colaboración que Fly News mantiene con el portal [www.aviaciondigital.com](http://www.aviaciondigital.com), el viernes 27 de agosto se publicó el podcast protagonizado por Estefanía Matesanz, la decana del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España, en el que analiza el trabajo que está haciendo el sector desde hace años por ser más sostenible, además de algunas falsas leyendas sobre la contaminación del avión, especialmente de los vuelos de menos de tres horas, los más cuestionados hasta la fecha.

El Colegio fue el encargado de celebrar la primera Cumbre del Clima en el sector aeronáutico, en el que se presentó un interesante informe, realizado por colegiados, sobre este tema, ahora, y según explicó la decana en este podcast, preparan otro que dará que hablar, puesto que compara el impacto medioambiental de la aviación con otros medios de transporte.

---

## EASA CERTIFICA EL PIPER PILOT 100I

31/08/2021



El Pilot 100i, versión del venerable Piper PA-28 destinada a la formación de pilotos ha sido certificada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).

[FLYNEWS](#)

Ocho meses después de que la FAA certificase el Piper Pilot 100i, su homóloga europea, EASA, ha hecho lo propio, abriendo las entregas de este avión de formación a escuelas europeas.

El Pilot 100i es una versión especializada para la formación de pilotos que Piper ofrece, en versión IFR desde 298.900 dólares. Su instrumentación estándar es la misma que Piper ofrece en el Archer TX, la variante en producción actualmente del Piper PA-28 que entró en servicio en 1960 y del que, en diferentes versiones, se han fabricado más de 33.000 unidades. Esta consiste en la aviónica Garmin 3X con piloto automático GFC500. Su planta motriz es un Lycoming IO-360-B4A de 180 hp. Su velocidad máxima de crucero es de 128 kts, con un alcance de 966 km con 45 minutos de reserva.

Además del 100i, Piper ofrece el Pilot 100 con aviónica para vuelo visual.

---

## **TRAS EL LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN, LA INDIA SPICEJET PONDRÁ EN SERVICIO SUS 737 MAX EN UN MES**

**31/08/2021**



[ACTUALIDAD AEROSPACIAL](#)

Tras levantar la Dirección General de Aviación Civil (DGCA) de la India la pasada semana la prohibición de vuelo de los aviones Boeing 737 MAX, SpiceJet, la aerolínea del país que cuenta con estos aviones en su flota, espera volver a ponerlos en servicio a finales del mes de septiembre.

Tras levantar la Dirección General de Aviación Civil (DGCA) de la India la pasada semana la prohibición de vuelo de los aviones Boeing 737 MAX, SpiceJet, la aerolínea del país que cuenta con estos aviones en su flota, espera volver a ponerlos en servicio a finales del mes de septiembre.

Desde el 13 de marzo de 2019, todos los aviones Boeing 737 MAX fueron inmovilizados en la India por la DGCA tras el segundo trágico accidente de un avión de este modelo, concretamente, el de la compañía Ethiopian Airlines, ocurrido el 10 de marzo cerca de Addis Abeba que provocó la muerte de 157 personas, entre ellas, cuatro ciudadanos indios. Meses antes, en octubre de 2018, otro 737 MAX operado por Lion Air, se estrelló en Indonesia causando la muerte de 180 personas.

Después de casi dos años de inmovilización, diversos reguladores aeronáuticos internacionales han levantado esa prohibición y unos 175 países han autorizado la vuelta al servicio de los 737 MAX, siendo China la que, por ahora, aún no ha dado luz verde a este avión.

Actualmente, en la India solo la aerolínea SpiceJet tiene aviones Boeing 737 MAX en su flota. Otra compañía, Jet Airways, que contaba con cinco aviones 737 MAX, ya no disponía de ellos cuando se decretó la inmovilización.

Tras conocerse la decisión de la DGCA de levantar la suspensión de los 737 MAX, SpiceJet, anunció que había llegado a un acuerdo con Avolon, un importante arrendador internacional de aviones, allanando el camino para que los 737 MAX de la aerolínea comiencen a regresar al servicio. La aerolínea india espera comenzar las operaciones de los aviones MAX a finales de septiembre, sujeto a las aprobaciones reglamentarias.

Ajay Singh, presidente y director general de SpiceJet, dijo que “estoy encantado de compartirles que nuestros 737 MAX volverán a estar en el aire pronto. A medida que India emerge del Covid y el tráfico aéreo se recupere nuevamente, el avión MAX jugará un papel importante en nuestra futura expansión. Con una flota mejor y más eficiente nuevamente en operación, esperamos una reducción significativa en nuestros costos operativos mejorando nuestro resultado final”.

---

## **OACI RESALTA LAS BUENAS PRÁCTICAS DE DOMINICANA EN LA AVIACIÓN CIVIL**

**31/08/2021**





Julio César Siu Sem, director regional adjunto de la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, calificó a la República Dominicana como un Estado de buenas prácticas en materia de seguridad de la aviación civil.

[ARECOA.COM](http://ARECOA.COM)

Julio César Siu Sem, director regional adjunto de la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, calificó a la República Dominicana como un Estado de buenas prácticas en materia de seguridad de la aviación civil.

Así lo manifestó durante una visita, por primera vez, a la sede principal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (Cesac), donde sostuvo un encuentro con el director general del organismo, Carlos R. Febrillet Rodríguez, durante un recorrido por las instalaciones de organismo de seguridad.

Durante el encuentro se entregó la impresión de la OACI sobre el caso de estudio del transporte aéreo en la República Dominicana: “Un Modelo de Crecimiento y Desarrollo Socioeconómico”, primero de su clase, en el cual se planteó hacer uno sobre la rápida recuperación de la aviación civil en RD en tiempo de pandemia.

Además, se trataron temas concernientes al programa de asistencia sistémica en el que la República Dominicana ha apoyado a otros Estados en materia de seguridad de la aviación civil, así como continuar colaborando con la región.

“Este país es uno de los que mejor está. Como país son un ejemplo de recuperación y es un Estado de buenas prácticas en materia de seguridad de la aviación civil, siendo el turismo su principal pilar económico, y por lo tanto queremos tomarles como referencia de recuperación del turismo”, expresó Siu Sem.

El director del Cesac dijo que una de las estrategias claves “que nos ha ayudado a recuperarnos tan rápidamente, ha sido el interés del presidente Luis Abinader, en garantizar que las vacunas

llegaran a tiempo, y aplicadas a gran parte de la población, y trabajar de manera integrada con otras instituciones del Estado como el Ministerio de Turismo (Mitur) y el Ministerio de Salud Pública, y las instituciones del sector aeroportuario”.

---

## EL HIDRÓGENO SERÁ CLAVE PARA PODER DESCARBONIZAR LA INDUSTRIA Y LA AVIACIÓN

31/08/2021



[LEVANTE.COM](http://LEVANTE.COM)

Esta fuente de energía verde tiene un peso inesperado en los fondos de recuperación que proporcionará la Unión Europea a los diferentes Estados aunque en realidad no es ninguna «bala de plata climática», según los expertos

El hidrógeno está de moda. Europa prevé que represente hasta una cuarta parte del mix energético en 2050. El Gobierno le ha asignado al menos 1.600 millones de euros en el plan España Puede, más que a la sanidad y a la educación. El hidrógeno sirve para transportar energía producida por otras fuentes. Se clasifica en «colores». El gris se genera a partir del gas natural (CH<sub>4</sub>), causando emisiones. De hecho, es más intensivo en carbono que el uso directo del metano. El verde se genera a partir de electricidad, por medio de la electrólisis del agua. El auténtico viene de electricidad renovable, sin embargo, parte del fluido suele venir de fuentes fósiles. El azul es hidrógeno gris en cuya producción se aplica un sistema de captura y almacenamiento de emisiones. Este proceso reduce en un 60% las emisiones del gris.