

## EASYJET AMPLIARÁ CAPITAL POR 1.400 MILLONES TRAS RECHAZAR UNA OPA DE SU RIVAL WIZZ AIR

10/09/2021



Sus acciones han llegado a caer 14% en Londres y han arrastrado al sector. En España además las turísticas se ven penalizadas por la polémica de El Prat. El Gobierno suspendió la inversión en el aeropuerto: habrá que esperar 5 años.

[EL ECONOMISTA](#)

Jornada complicada para easyJet. Las acciones de la aerolínea han cerrado con unas pérdidas del 9,45% en la bolsa de Londres -llegando a desplomarse durante el día hasta un 14%- después de anunciar una ampliación de capital por 1.200 millones de libras esterlinas (casi 1.400 millones de euros). Este paso se produce tras una oferta de compra de su rival húngaro Wizz Air, que ha sido rechazada inmediatamente y por unanimidad por la inglesa.

Esta ampliación de capital se suma ya a las incontables que han hecho las aerolíneas en esta crisis sanitaria que ha asolado el turismo. Y no será la última. En bolsa estas operaciones no pasan desapercibidas, ya que diluyen los títulos en circulación y acarrea pérdidas para los accionistas.

Al batacazo ya mencionado de easyJet se suman el de otros valores del sector como TUI, Lufthansa, Air France... En España además se suma la inestabilidad que ha generado la decisión del Gobierno al suspender la inversión en El Prat. Una inversión, que según el Gobierno y la propia Aena, no se retomará hasta dentro de cinco años. Un cóctel perfecto para presionar a los valores del sector a la baja: Aena, IAG, Meliá, Amadeus, NH...

Una oferta no solicitada que no volverá

Volviendo a oferta no deseada de easyJet, su consejero delegado, Johan Lundgren, precisó que la junta directiva recibió "hace muy poco" una "oferta no solicitada, no vinculante y preliminar", la cual fue "rechaza sin dudas y por decisión unánime", ya que, ésta, además, "infravaloraba" a la compañía.

Además, era "altamente condicional", mientras que la emisión "de derechos totalmente suscrita" garantiza que la aerolínea llegará al objetivo de recaudación marcado de 1.400 millones de euros. Lundgren agregó que la parte interesada "ya no contempla la posibilidad de presentar otra oferta de compra".

easyJet indicó que la emisión de derechos ofrece a los accionistas un precio de 410 peniques por cada acción, lo que supone un descuento del 35,8% respecto a la cotización alcanzada este martes al cierre de la bolsa de Londres, cuando se situó en 638 peniques.

Lundgren insistió en que "la recaudación de capital" prevista "reforzará nuestro balance de cuentas" para "acelerar el plan de recuperación post-covid" y aprovechar las "oportunidades de crecimiento" que se presentarán cuando "el sector emerja de la pandemia". En su último informe de resultados, recogidos por Efe, easyJet comunicó el pasado julio que registró pérdidas brutas de 318,3 millones

de libras (368,7 millones de euros) durante el trimestre que terminó el pasado 30 de junio, un descenso del 8,2% frente a las notificadas en el mismo periodo el año previo, de 347 millones de libras (401 millones de euros).

---

## EASYJET CUENTA CON UN PARACAÍDAS EN FORMA DE FUSIÓN

10/09/2021



Si todo lo demás falla, los accionistas tienen el consuelo de una posible bajada en picado de un ambicioso rival como Wizz Air

### [CINCO DÍAS](#)

Para las aerolíneas, la seguridad lo es todo. La última ampliación de capital de EasyJet, de 1.400 millones de euros, y otras salvavidas de sus bancos, elevarán sus reservas de efectivo a 4.700 millones, suficiente para mantenerse a flote durante años. Si todo lo demás falla, los accionistas tienen el consuelo de una posible bajada en picado de un ambicioso rival de bajo coste como Wizz Air.

El CEO, Johan Lundgren, intentó dar un giro positivo a su segunda emisión en poco más de un año. Con sus depósitos financieros llenos hasta el borde, la aerolínea, cuyo valor de mercado antes de la ampliación era de 4.200 millones, puede adquirir rutas, a medida que sus rivales en apuros se deshacen de slots de aterrizaje. Los accionistas obtendrán su recompensa cuando la recuperación aterrice en la ampliada red europea de EasyJet.

La alternativa más sombría es que Lundgren esté recaudando fondos de reserva mientras puede. Con modelos de negocio contruidos sobre el transporte lo más barato posible hacia y desde el sol, low cost como EasyJet, Ryanair y Wizz tienen flujos de caja muy estacionales. EasyJet ya tenía 3.400 millones de liquidez disponible en junio. Salvo ajustes desde entonces, la ampliación y otra línea de crédito de 340 millones elevarán esa cifra a unos 5.100 millones, lo que le garantiza sobrevivir al invierno. Solo gastó 64 millones en abril-junio. Los despidos han reducido los costes fijos más el gasto de capital a 40 millones semanales. Incluso si los ingresos se desploman de nuevo –¿por una cepa resistente a las vacunas?– podría seguir volando durante dos años.

Si Lundgren no llega a su destino, los accionistas tienen un respaldo en forma de fusión. El jueves, dijo que había rechazado una oferta de compra de todas las acciones, que, según Reuters, procedía de la londinense Wizz, por considerarla demasiado baja. Tanto esta como Ryanair han capeado el temporal mucho mejor, y cotizan por encima de los niveles prepandemia, mientras que EasyJet ha caído un 55%. Su voluntad de aprovecharse de los rivales más débiles debería al menos de garantizar que las pérdidas de los accionistas de EasyJet no empeoren mucho.

---

## IAG BORRA TODAS SUS GANANCIAS Y SE PONE EN NEGATIVO EN EL AÑO

10/09/2021



El fondo bajista Citadel da una nueva vuelta de tuerca en su presión sobre IAG.

### [EL BOLETÍN](#)

Descensos de más de medio punto para IAG en el Ibex 35 durante la jornada de hoy. Los inversores vuelven a castigar al holding de aerolíneas, que se sitúa ya en terreno negativo en lo

que va de 2021 después de que la propagación de la variante delta haya borrado todas las expectativas de recuperación despertadas a principios de año.

Las acciones de IAG se anotaban en la sesión de hoy una bajada al cierre de un 0,59% hasta marcar 1,77 euros en un Ibex 35 que finalmente se dejaba un 0,43%. El valor se sitúa ya también en negativo en el acumulado del año, con un descenso de un 1% y la capitalización bursátil en 8.800 millones de euros.

El holding que agrupa a aerolíneas como Iberia, British Airways o Aer Lingus llegó a situarse al borde de perder el euro por acción (1,008 euros el 2 de octubre de 2020) durante la segunda ola del covid-19, pero desde entonces ha rebotado con fuerza.

Si se compara su cotización actual con ese mínimo de octubre del año pasado, el valor se ha recuperado un 75%. Sin embargo, la perspectiva no es tan optimista si se comprueba que a mediados de marzo de este año los títulos de IAG llegaron a superar los 2,5 euros (2,53 euros el 15 de marzo). Si se hace la comparación en estos cinco meses, el resultado arroja un descenso de más de un 30%.

Este frenazo en la cotización se ha producido de la mano del avance de la variante delta, predominante ya en muchos países, y que ha obligado a mantener medidas restrictivas de la movilidad, lo que ha llevado a los inversores a deshacer sus posiciones en la aerolínea.

Y en paralelo, algunos fondos bajistas han comenzado también a asomarse al capital de IAG. De acuerdo con los registros de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), esta misma semana (7 de septiembre) el fondo Citadel Europe LLP dio una nueva vuelta de tuerca a la posición corta declarada en la compañía, que ya alcanza el 0,8% del capital.

---

## **LAS AEROLÍNEAS ALERTAN SOBRE EL PRAT: "EL TRÁFICO SE IRÁ A OTROS AEROPUERTOS"**

**10/09/2021**



Aena destinará los 120 millones de la ampliación hasta 2026 a otras infraestructuras de su red. Lucena piensa que habrá que esperar "cinco años" para la próxima oportunidad de Barcelona.

### [EXPANSIÓN](#)

Si no hay posibilidad de crecer en Barcelona, la nueva capacidad se instalará en otros aeropuertos cuando El Prat vuelva a saturarse. Es la alerta que ayer formuló el presidente de la

Asociación de Líneas Aéreas (ALA), Javier Gándara, como principal consecuencia de la suspensión sin fecha de la ampliación del Aeropuerto del Prat decidida el pasado miércoles por el Gobierno -titular del 51% de Aena-, que la justifica por la pérdida del consenso político y que la Generalitat

califica de "deslealtad".

"Creceremos, pero en otros aeropuertos, no en El Prat, donde antes de la pandemia estábamos casi saturados, de manera que, cuando vuelvan los registros pre-Covid, la conectividad y el tráfico se estancarán", razonó Gándara, que además dirige easyJet en España. "Una de las ventajas de los aviones, a diferencia de un hotel, es que se pueden mover; puedes crecer en otro sitio", advierte, en referencia a que las compañías son flexibles a la hora de cambiar su programación.

Las proyecciones de lata indican que la crisis del coronavirus se podría haber superado en 2022 o 2023, para, a partir de ahí, continuar el crecimiento. Las aerolíneas tienen planes para ampliar la capacidad. La crisis del coronavirus ha demostrado que las compañías han trasladado rápidamente su oferta hacia los países con menos restricciones para volar.

Conexión de corto radio

Barcelona era, hasta el coronavirus, el aeropuerto europeo con más conexiones europeas (corto y medio radio), pero su posición era mucho más modesta en las conexiones intercontinentales, que es la vertiente que la inversión de 1.700 millones de euros quería impulsar.

"El tráfico existente se mantendrá, pero no mejorará; el desarrollo intercontinental será más difícil, y no digamos desarrollar un hub, dado que en muchas horas del día el aeropuerto ya estaba congestionado y los slots [derechos de despegue y aterrizaje], que están muy regulados, no se pueden quitar", añade Gándara, quien sostiene que el tráfico de conexión que dejará de captar en una Barcelona saturada se irá a otras ciudades como Madrid, París o Fráncfort.

Los detractores de la ampliación sostienen que una alternativa era especializar la infraestructura actual en vuelos intercontinentales y de conexión, y enviar al bajo coste a los otros aeropuertos catalanes -Girona y Reus (Tarragona)-. Pero esto no es posible por los derechos adquiridos (slots) en El Prat y porque las aerolíneas prefieren volar al punto más cercano al destino final. "En easyJet ya lo hacemos desde hace muchos años en Barcelona y en Ryanair [que hasta 2009 optó por Girona para volar a Barcelona] también hacen lo mismo", apunta Gándara.

Justo en esta misma línea se expresó el pasado miércoles en Barcelona el consejero delegado de Ryanair, Eddie Wilson. "El aeropuerto está lleno; necesita más capacidad", dijo. Y también recordó que la aerolínea mueve sus aviones según la demanda y si hay posibilidad de crecimiento físico en un aeropuerto. También descartó el uso de Girona o Reus para potenciar los viajes a Barcelona: "El turista quiere llegar a su destino directamente".

Aunque el debate sobre la ampliación de El Prat no ha terminado, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, y el presidente de Aena, Maurici Lucena, dejaron claro que la oportunidad ya se ha perdido y que habrá que esperar cinco años hasta que se abra la siguiente posibilidad, esto es, para el Dora III (2027-2031), que se aprobará en 2026. Lucena matizó que esto será así "si las circunstancias en Cataluña han cambiado y hay un sustrato político que ve más adecuada esta inversión".

Aena tenía previsto destinar 132 millones en total a la ampliación de El Prat. De este importe, 120 millones habrían correspondido a la parte regulada en el Dora II (2022-26). Fuentes de la cotizada señalaron que esta última cifra se trasladará a actuaciones en otras infraestructuras, a las que se les dotará de más presupuesto. En consecuencia, Aena consigue enjugar el pequeño efecto a la baja en las tarifas aeroportuarias que habría supuesto una menor inversión en ese periodo.

**UNA INVERSIÓN PERDIDA DE 1.700 MILLONES**

Aena había propuesto una inversión de 1.704 millones de euros para ampliar el Aeropuerto de Barcelona-El Prat entre 2025 y 2030. Estas son las claves de una oportunidad que no volverá a repetirse hasta dentro de cinco años, a no ser que durante este mes vuelva a haber otro giro de 180 grados.

¿Era necesaria la ampliación? Según la Generalitat, el Gobierno y Aena, sí. La capital catalana había llegado en 2019 a 53 millones de pasajeros cerca de los 55 millones de su óptimo. Eurocontrol había alertado de los problemas de congestión en ciertas horas, que se agravaban en días de tormenta. Los opositores argumentan que el aeropuerto es la puerta de entrada de turistas y, por tanto, había que detener su crecimiento.

¿Por qué? Para convertir a la capital catalana en un nudo de conexiones intercontinentales e impulsar la economía. Algunos estudios hablan de un incremento de más de 100.000 puestos de trabajo en el empleo que genera la infraestructura.

¿Había acuerdo entre las administraciones? A pesar de las tremendas discrepancias entre el Estado y la Generalitat en muchos ámbitos, el pasado 2 de agosto se llegó a un acuerdo por el que se desbloqueaba la inversión a cambio de "reducir a la mínima expresión" el impacto ambiental. Por la Generalitat, negoció el vicepresidente Jordi Puigneró (Junts), que luego informó del acuerdo al presidente Pere Aragonès (ERC). Ambos partidos se miran de reojo. El gestor aeroportuario ha explicado desde febrero de 2019 que la ampliación implicaba alargar la tercera pista e invadir, sí o sí, La Ricarda, una zona protegida creada para la Exposición de 1929.

¿Cuál es el principal problema? Ambiental. La ampliación implica afectar a La Ricarda. La Comisión Europea tenía que aprobar la modificación. Aena proponía compensar en una proporción de uno a diez el espacio afectado para salvar el escollo de Bruselas, pero para ello exigía consenso entre todas las administraciones implicadas legalmente (autonómica y nacional). El aeropuerto está en el Delta del Llobregat y la Comisión Europea ha abierto dos expedientes a España por el incumplimiento de medidas ambientales para paliar los efectos sobre el territorio de las ampliaciones del puerto y del aeropuerto de Barcelona -ambos están anexos- hace diez años.

¿Por qué se rompe el acuerdo? El pasado viernes, Aena presentó en la Comisión de Coordinación Aeroportuaria de Cataluña la propuesta que iba a incluir en el Dora II. La cotizada dice que el texto obedece a lo acordado en agosto y Puigneró reconoció ayer que no lo contradice. En cambio, Aragonès critica que se incluyera la afectación de La Ricarda y que Aena no hubiese esperado a la redacción del plan director, para ganar tiempo para buscar alternativas y reducir el impacto.

¿Y ahora? Esos 1.704 millones están perdidos de momento. Si el inicio de las obras no se incluye en la planificación de Aena de 2022 a 2026, que será aprobada este septiembre, cualquier actuación salta ya al siguiente periodo (2027-2031). El incremento de la conciencia ambiental y la mayor presión social para evitar el crecimiento de ciertas infraestructuras permiten predecir que en 2026 el contexto no será más favorable.

#### UN 70% DE LA CAPACIDAD HASTA OCTUBRE

Las aerolíneas han programado 14,2 millones de asientos en vuelos internacionales entre los meses de septiembre y octubre, según datos de Turespaña. Esto supone que se operará aproximadamente el 70% de la capacidad del mismo periodo de 2019 y casi el triple que en 2020, cuando, tras el leve repunte de julio y agosto, los gobiernos volvieron a aplicar restricciones para evitar el contagio del coronavirus y se desplomó la actividad. "En el final de la temporada estival, España va recuperando una mayor estabilidad en las programaciones de vuelos internacionales, que contribuye a la recuperación paulatina del turismo", señaló ayer la ministra de Industria y Turismo, Reyes Maroto. Ese 70% supondría mejorar los relativamente buenos datos del pasado agosto, cuando, con un 68% de la capacidad operada respecto del mismo periodo de 2019, España registró su mejor mes desde el estallido de la pandemia. Los principales mercados internacionales serán Reino Unido (3,2 millones de plazas), Alemania (2,5 millones de asientos), Italia (1,2 millones de billetes) y Francia (995.000 pasajes).

---

# EL PRAT SE HUNDE ANTE ZARAGOZA Y BARAJAS EN EL TRANSPORTE DE CARGA AÉREA

10/09/2021



[EL INDEPENDIENTE](#)

El aeropuerto de El Prat no consigue remontar el vuelo en el segmento de la carga aérea. El aeródromo catalán, que ha visto cómo la inversión de Aena para ampliar sus pistas se ha esfumado de la noche a la mañana, acumula un descenso de casi un 26% en las mercancías que pasan por sus terminales de carga con respecto al año anterior a la pandemia.

Según las últimas estadísticas disponibles del gestor aeroportuario, el aeropuerto de El Prat lleva gestionadas hasta el mes de julio 73.501.848 toneladas de carga. En el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas, la caída respecto a la etapa anterior a la pandemia es de un 11%, con 275.384.789 toneladas gestionadas en el acumulado del año.

Sin embargo, la recuperación de la actividad aérea se empieza a dejar notar. En el caso del mes de julio, el retroceso se quedó en solo un -1,5%. Por contra, en el de El Prat, el volumen se hunde un 24,9%.

Por su parte, el aeródromo de Zaragoza registra un crecimiento del 10,9% con respecto a la etapa previa a la covid, gracias a los 102.809.610 toneladas que han pasado por su terminal en lo que va de año. Allí es donde tiene su centro de operaciones el gigante textil Inditex. En el mes de julio también cerró con signo positivo y un incremento del 11,7% en el volumen de carga gestionado.

El Gobierno suspende la inversión de 1.700 millones para la ampliación de El Prat  
El Gobierno suspende la inversión de 1.700 millones para la ampliación de El Prat  
Por su parte, Vitoria también ha visto cómo mejoran sus números, con un crecimiento del 11,3% respecto al mismo período previo a la crisis sanitaria. En total, por el aeropuerto donde tiene sede la compañía DHL han pasado por sus pistas 42.085.963 toneladas de mercancías.

Entre las causas que penalizan de forma especial al aeródromo catalán está el hecho de que la mayoría de la carga aérea viaja en las bodegas de los aviones comerciales de pasajeros. Y, de momento, las rutas de largo radio aún siguen muy limitadas. Además Iberia, la aerolínea con más operaciones de ese tipo, concentra su potencia en la capital de España, mientras que el catalán cuenta con compañías mucho más centradas en el movimiento de pasajeros, como Vueling y Ryanair.

En el conjunto de aeropuertos de la red española se han movido 533.239.336 toneladas de mercancías hasta el mes de julio. Aunque esto supone un 26,1% más que en el mismo período de 2020, sigue estando un 9,4% por debajo del año previo a la crisis sanitaria.

A nivel general, la caída de las operaciones en El Prat respecto a 2019 es del 68% mientras que en Barajas se queda en un 60,1%. En cuanto a los pasajeros, el aeropuerto catalán también acumula este año un retroceso del 79,8% frente al 74,2% del madrileño.

En el último año antes de la pandemia, Barajas aportaba el 22,4% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena y por sus terminales pasaba el 52,3% de las mercancías totales. Por su parte, Barcelona-El-Prat contaba con el 19,1% de los pasajeros y el 17,1% de mercancías.

Por otro lado, El Prat tampoco parece estar viéndose beneficiado de la actual situación de



congestión que azota al comercio marítimo. Ante el incremento del coste de fletar contenedores y el atasco en los puertos chinos, algunos operadores han buscado alternativas a través del aire. Sin embargo, ese cambio de tendencia no se ha dejado notar en el aeródromo catalán.

### Brecha con Barajas

Ahora, tras la suspensión de la millonaria inversión por las desavenencias políticas entre Gobierno y Generalitat, la brecha entre los aeropuertos de Madrid y Barcelona no hará sino agrandarse. El aeródromo madrileño tiene proyectada una gran ampliación para los próximos años, con la que pretende convertirse en un gran hub en el sur de Europa que sirva de puente para el transporte entre Asia y América.

Los planes de Barajas pasan por unificar las terminales 1, 2 y 3 y ampliar la T4 y su satélite. Asimismo, se prevé la creación de una ciudad aeroportuaria (Air City) que podrá albergar espacios logísticos, aeronáuticos, hoteles y oficinas. Además, para 2025 también está prevista la llegada del ferrocarril de alta velocidad hasta las terminales.

---

## EL FIASCO DE EL PRAT ENFURECE A LOS EMPRESARIOS Y A LAS AEROLÍNEAS: "LO PAGARÁN LOS PASAJEROS"

10/09/2021



Las organizaciones empresariales catalanas y los principales sectores afectados por la paralización de la ampliación de El Prat criticaron ayer con dureza a la Generalitat, a la que culparon del fracaso del proyecto.

### [EL MUNDO](#)

El sector aéreo ha lamentado el anuncio del Gobierno de paralizar la ampliación del aeropuerto de El Prat, que iba a suponer una inversión de 1.700 millones de euros por parte de Aena, pero que no contaba con el apoyo del Govern porque suponía impactar en la zona protegida de La Ricarda. Las aerolíneas creen que esta decisión "es decepcionante" pues estas obras eran la única vía para descongestionar el aeropuerto barcelonés.

"Nos decepciona la poca visión. La ampliación pretendía poder asumir sin retrasos los niveles de tráfico previos a la pandemia, cuando lleguen. También hacer crecer el aeropuerto con vuelos transoceánicos. Ahora no se va a poder crecer más", lamenta Javier Gándara, presidente de ALA, la Asociación de Líneas Aéreas, que representa a más de 80 aerolíneas que operan en España.

Las obras estaban incluidas en los planes de inversión del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) del gestor aeroportuario Aena. El objetivo era ampliar la pista cercana al mar, que es por donde despegan los aviones. Al ser tan corta, los aparatos grandes, los que hacen viajes transatlánticos, tenían que salir por la de aterrizajes (la pista cercana a la montaña).

Se opera al revés y por este motivo, el de Barcelona era antes de la pandemia uno de los aeropuertos más saturados y con más retrasos. La ampliación resolvía este problema y, además, permitía acoger más vuelos de largo radio. La idea era que permitiera incrementar la capacidad de 53 millones de pasajeros a 70 millones.

### COMPLEJIDAD

El problema es que ampliar esta pista implica tocar zona protegida. "Este aeropuerto es muy difícil

de operar y la ampliación resolvía este problema. No es ya un tema de hacerlo crecer, sino de descongestionarlo", explican desde una aerolínea. "Cuando lleguen los vuelos y se recupere el tráfico prepandemia no se va a poder asumir sin retrasos", añade Gándara.

El sector defiende que ésta era y es la única alternativa posible, pues cambiar las pistas (ejecutar los despegues por la de montaña, que es más larga) generaría problemas de ruido, al sobrevolar el casco urbano. Esta opción siempre se ha descartado.

"No se puede tener todo, hay que elegir. No se puede decir que sí quieres ampliar El Prat pero que no quieres invadir esta zona, cuando es la única alternativa que hay", señala Gándara, que recuerda que Aena había propuesto compensar este impacto. "Cuando se recupere el tráfico, volverán los retrasos y lo pagarán los pasajeros", señalan estas fuentes.

Las aerolíneas defienden, además, que esta operación "estaba basada en motivos técnicos, no era un tema político", y en este sentido lamentan los vaivenes de los gobiernos central y autonómico. "El problema es que hay dos gobiernos de coalición y con ideas diferentes", señalan fuentes del sector, que ponen como ejemplo la visita ayer de la ministra Yolanda Díaz junto con la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, a la zona de La Ricarda.

Otro de los objetivos de esta obra era convertir el aeropuerto de Barcelona en un gran hub internacional, un centro de conexiones con vuelos de largo radio. Aunque en España ya está Barajas, que es desde donde se operan los vuelos a Latinoamérica, la ampliación daba a a Barcelona oportunidades para crecer.

#### EMPRESARIOS

El presidente de la organización, Josep Sánchez Llibre, cargó contra la «irresponsabilidad» y «negligencia» del Govern de la Generalitat ante su posición en la propuesta de ampliación del Aeropuerto de Barcelona. «No nos quedaremos parados ante lo que puede ser la ruina de la economía catalana», advirtió Sánchez Llibre ante la posibilidad de no contar con estos 1.700 millones de inversión en el aeropuerto.

Pimec, la organización que engloba a las pequeñas y medianas empresas catalanas. también lamentó la suspensión y reclamó al Ejecutivo central y a la Generalitat «responsabilidad para llegar a un nuevo acuerdo» para ampliar la infraestructura.

---

## PODEMOS APUNTA AHORA AL PUERTO DE VALENCIA TRAS FRENARSE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE EL PRAT

10/09/2021



Ione Belarra secunda la exigencia de Lima de paralizar el proyecto de la Autoridad Portuaria de Valencia con el argumento de falta de consenso

#### [EL MUNDO](#)

Puerto Varapalo a Compromís en Bruselas por su reclamación de otro estudio ambiental

Hace tan solo unos días, el Parlamento Europeo daba carpetazo a la denuncia de un particular que pretendía frenar la polémica ampliación del puerto de Valencia. El debate sirvió para evidenciar las posturas enfrentadas dentro del propio Gobierno valenciano,



con una consellera de Compromís (Mireia Mollà, de Transición Ecológica) censurando la obra frente a una eurodiputada socialista (Inmaculada Rodríguez-Piñero) defendiéndola. La cuestión no pasó desapercibida, y es precisamente la falta de acuerdo entre socios lo que se esgrime ahora como último recurso.

La oportunidad la ha puesto en bandeja lo ocurrido con el aeropuerto de El Prat, de cuya ampliación se baja ahora el Gobierno de España con el argumento de falta de consenso con la Generalitat. Podemos, que ha celebrado el anuncio de la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, apunta ahora desde el Gobierno al puerto de Valencia con el mismo argumento.

La ministra de Derechos Sociales y secretaria general de Podemos, Ione Belarra, ha instado a aprovechar la paralización de la ampliación del aeropuerto de Barcelona para "replantear el viejo modelo de transporte especulativo" y apostar por una "movilidad sostenible". Lo hacía en sus redes sociales, compartiendo precisamente un mensaje de la coordinadora de Podemos en la Comunidad Valenciana, Pilar Lima, que fue muy clara al respecto.

"Ni había consenso para el despropósito ambiental en el aeropuerto de El Prat, ni tampoco lo hay para la ampliación del puertod e Valencia", subrayó Lima, quien volvió a exigir la paralización.

---

## **YOLANDA DÍAZ CELEBRA EL FRENO A LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT: "NO ES COMPATIBLE CON LA EMERGENCIA CLIMÁTICA"**

**10/09/2021**



La vicepresidenta segunda del Gobierno visita el espacio natural protegido de La Ricarda, al lado del aeropuerto, junto a la alcaldesa de Barcelona y el de El Prat de Llobregat

### [EL DIARIO](#)

La vicepresidenta y ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, ha celebrado este jueves desde las inmediaciones del espacio natural de La Ricarda que se haya paralizado la ampliación del Aeropuerto de El Prat, que iba a afectar a esta laguna protegida por la red europea Natura 2000. "No es compatible con la emergencia climática que vivimos", ha manifestado, tras elogiar y defender el valor medioambiental de esta parte del Delta del Llobregat.

El Gobierno suspende la ampliación del aeropuerto de El Prat al entender que no tiene apoyo del Govern

El Gobierno suspende la ampliación del aeropuerto de El Prat al entender que no tiene apoyo del Govern

La vicepresidenta ha defendido que siempre ha trabajado "en silencio" para dar a conocer su discrepancia sobre estos planes en el seno del Gobierno, y ha asegurado que Pedro Sánchez estaba al corriente desde el inicio de su visita a La Ricarda. "El resto de cuestiones tienen que ver con disputas políticas que alejan a la gente de los problemas reales", ha añadido sobre el choque entre el Gobierno y la Generalitat y en el seno del Ejecutivo catalán.

Colau ha calificado la paralización de "victoria de la ciudadanía". "Estamos contentos porque el sentido común se impone", ha proclamado. "Se ha acabado mirar hacia otro lado y pensar que se ha de abordar en el futuro", ha expresado sobre la necesidad de desplegar políticas de emergencia climática, que también considera incompatibles con el crecimiento aeroportuario.

Su mayor elogio ha sido para el alcalde de El Prat, Lluís Mijoler, abanderado de la lucha contra la ampliación de El Prat sobre esta zona protegida. "Nos ha representado y representa el sentir colectivo del país", ha proclamado, también en referencia a la posición del Ayuntamiento de Barcelona.

Díaz ha acudido al lugar junto a la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, y el alcalde del Prat, Lluís Mijoler. El Gobierno anunció este miércoles que suspendía el proyecto de ampliación del aeródromo catalán al entender que el Govern no tenía una posición clara sobre el plan e incluso algunos de sus miembros se oponían a ello. Tras conocer la noticia, el Ejecutivo catalán les acusó de deslealtad y defendieron que ellos nunca se han movido del acuerdo alcanzado entre Gobierno y Generalitat este 2 de agosto.

Este jueves tanto AENA como la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, han descartado retomar la ampliación del aeropuerto esta legislatura. La ministra ha dado por perdida "la oportunidad" de acometer el proyecto, que queda aplazado al menos cinco años, hasta que se tenga que volver a redactar un plan de inversiones de AENA para el siguiente lustro. Todo ello pese a que el vicepresidente de la Generalitat, Jordi Puigneró, se ha mostrado dispuesto a retomar las conversaciones para permitir la inversión de 1.700 millones de euros.

La ampliación del aeropuerto había provocado discrepancias en el seno de los gobiernos de coalición del Estado, la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona. El apoyo a la infraestructura de Junts, el PSC y el PSOE contrastaba con la tibieza de ERC y la oposición firme de Unidas Podemos y los 'comuns'.

---

## EL GOBIERNO Y AENA APARCAN LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT “HASTA DENTRO DE CINCO AÑOS”

10/09/2021



La ministra de Transportes culpa al Govern de la paralización de las inversiones pese a las oportunidades perdidas por Cataluña durante la pandemia

[EL PAÍS](#)

El Gobierno y Aena descartan completamente retomar la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat al menos hasta 2026, después de que este miércoles se anunciara la paralización de la inversión de 1.700 millones de euros por las diferencias con el Gobierno catalán.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, ha indicado que “es una oportunidad perdida”, pero ha asegurado que “en estas condiciones” no pueden llevar el proyecto al Consejo de Ministros del 28 de septiembre, fecha límite para aprobar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA II) 2022-2026, que regula las inversiones y las tasas de Aena para los próximos cinco años, y en el que se incluía la ampliación del aeropuerto catalán cuyas obras debían culminar en 2031.

“Evidentemente no hay margen para hacerlo en esta legislatura, es una oportunidad que perdemos”, ha indicado la ministra. “Todos salimos perdiendo, no es una buena noticia”, ha lamentado en declaraciones a la cadena SER, máxime en un momento en que todas las administraciones y grupos políticos deberían estar “centrados” en la recuperación económica, ya

que en Cataluña lo han pasado “muy mal” durante la pandemia y han perdido “muchas oportunidades”.

En la misma línea, el presidente de Aena, Maurici Lucena, ha planteado analizar de nuevo el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona “dentro de cinco años, si las circunstancias en Cataluña han cambiado y hay un sustrato político que vea más adecuada esta inversión”. “La inversión propuesta para Barcelona queda en suspenso hasta que se abra una nueva ventana de oportunidad regulatoria, que es de aquí a cinco años”, en referencia a la vigencia del DORA II.

#### Responsabilidad del Govern

Reiteradas veces, la ministra ha responsabilizado de la paralización de la inversión al “cambio de criterio” del Gobierno de la Generalitat después de haber sellado un acuerdo con el vicepresidente Jordi Puigneró (Junts), presentado el pasado 2 de agosto. “Una inversión como esta requiere un consenso firme y la actuación conjunta de ambas administraciones, cosa que no se da por el cambio de criterio del Govern”, ha indicado.

En este sentido, ha señalado que la cancelación estuvo motivada por las manifestaciones del presidente de la Generalitat, Pere Aragonès (ERC), y de parte del gobierno catalán, a través de las cuales se ha visto que la posición no era “madura” y no existía un “consenso nítido”, ya que se han quebrado los términos del acuerdo. Además, ha apuntado que miembros del Ejecutivo catalán dijieran que asistirían a la manifestación contra el proyecto demuestra que “no tiene ningún sentido” afirmar que “es el momento de llevarlo a cabo”.

Sánchez ha asegurado que los 1.700 millones de euros previstos para esta obra no pueden asignarse a otro proyecto, ya que se trata de presupuesto de Aena que se generaba mediante las tasas aeroportuarias y con los ingresos por la mayor llegada de vuelos internacionales. “Si no se da ese proyecto, no se generan esas tasas que permiten la inversión”.

Ni Sánchez ni Lucena han dejado entrever en sus declaraciones que se dará a marcha atrás a la subida de tasas aeroportuarias del 5% hasta 2026, contra las que han clamado las aerolíneas y que ha sido muy criticada también en el informe preceptivo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Por otro lado, la ministra ha reiterado que se mantienen el resto de inversiones previstas en Cataluña para los aeropuertos de Reus (Tarragona) y Girona-Costa Brava y también para la mejora de la alta velocidad en Girona y de la línea en torno al aeropuerto de Reus.

#### Acusaciones de Aena

El presidente de Aena ha coincidido con la ministra en acusar a Pere Aragonès de rechazar e ir “deformando” a través de declaraciones públicas el mismo proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona que el vicepresidente de la Generalitat, Jordi Puigneró, aceptó a principios de agosto en una reunión con el Gobierno central. “El día 2 de agosto estábamos todos muy contentos. Sabíamos que quedaba mucho trabajo por hacer, pero habíamos llegado a un acuerdo”, tras los análisis que, ha asegurado, se hicieron de forma conjunta con la Generalitat, el Gobierno y los agentes locales. Según ha subrayado en una entrevista de Catalunya Ràdio, en la reunión sabían “desde el principio” que alargar la pista del mar hacia el este tendría afectación ambiental sobre el espacio natural protegido de La Ricarda, lo que trataron de minimizar y buscaron compensar según los mecanismos previstos en la legislación española.

“Una de las partes que llegó a este acuerdo se ha salido. No quiero hacer polémica, pero solo hay que repasar la hemeroteca de los últimos cinco días sobre las opiniones que el propio Govern ha ido emitiendo a la opinión pública sobre el pacto que había alcanzado, diciendo que este pacto no generaba consenso en el seno del Govern, algo raro”, apuntó Lucena.

Para Lucena, la suspensión del proyecto es “una lástima para Barcelona, para Cataluña y

evidentemente para Aena, que es quien proponía la inversión y quien la pagaba”, y ha avanzado que este jueves la compañía colgará en su web toda la información sobre el proyecto de ampliación que propuso, a petición de la ministra Sánchez.

Preguntado por divergencias sobre la ampliación entre el PSOE y Podemos dentro del Ejecutivo central, Lucena ha asegurado que “la opinión del Gobierno de España” era conforme. También ha destacado que la vicepresidenta segunda y ministra de Unidas Podemos, Yolanda Díaz —que alertó del impacto medioambiental—, no tiene “competencias” en este asunto, y que el presidente, Pedro Sánchez, en ningún momento se ha manifestado en contra.

---

## LA GUERRA POR EL AEROPUERTO DE EL PRAT TRASTOCA TODO EL TABLERO POLÍTICO EN CATALUÑA

10/09/2021



Las inversiones en Cataluña ya no están aseguradas. Además, el Govern ya no parece tan unido y la CUP se queda sin excusas para vetar el Presupuesto de la Generalitat

[EL CONFIDENCIAL](#)

La guerra por la ampliación en el aeropuerto de El Prat y la consecuente pérdida de una inversión de 1.700 millones trastoca todo el tablero político catalán. Todos los parámetros para entender el mapa político en Cataluña y que habían servido estos tres últimos meses han cambiado de manera radical. El más notable, el supuesto plan de Pedro Sánchez para la región de 'desinflamación por inversiones'. Ahora el juego es otro. El presidente se siente fuerte y habrá paz, ya que Pere Aragonès mantiene la mesa de diálogo, pero las inversiones ya no están aseguradas. Pero no solo eso: el Gobierno catalán, que parecía unido, ya no lo está tanto. Y otro cambio notable es que la CUP se queda sin excusas para vetar los Presupuestos de la Generalitat que prepara el 'conseller' de Economía, Jaume Giró. De repente, todo ha cambiado. El primer giro es que el grueso del independentismo esperaba la represalia más inmediata: la suspensión de la mesa de diálogo. Pero Aragonès la mantiene. En esencia. La Generalitat acudiría débil. Solo tienen la mesa. Nada más. Y la semana que viene será el Gobierno central el que, con Pedro Sánchez presente o sin él, tendrá toda la fuerza.

Débil y dividida. Fue Aragonès quien rompió el pacto. Puigneró, que lo había cerrado el 2 de agosto, intentó preservarlo hasta el final. Pero en la práctica el vicepresidente catalán queda desacreditado. Y la unidad de la Generalitat de la que quería alardear el 'president' ante el Ejecutivo central con su retiro en la Vall d'en Bas. La unidad ha quedado muy tocada. Fuentes de JxCAT ya estaban acusando ayer al líder republicano de deslealtad por haber reventado el acuerdo por Twitter el 3 de septiembre, un día antes de esa reunión de todos los 'consellers' en la Garrotxa. Ese día, Aragonès vendía unidad pero Puigneró, que había luchado hasta el final por mantener la inversión, ya se sentía desautorizado. Tampoco se enfocan igual las relaciones con Madrid. ERC sigue esperando negociar los Presupuestos Generales del Estado como una vía para dirigir inversiones hacia Cataluña. En cambio, Jordi Sánchez dio una rueda de prensa pidiendo que se deje de dar estabilidad al Ejecutivo de Sánchez. “Basta de lamentarnos de estas actitudes. Quiero recordar que

tenemos 23 escaños en el Congreso que son necesarios para mantener la estabilidad del Gobierno español”, apuntó un Sánchez desafiante. Pero tal como están las cosas, a lo mejor cae antes la actual Generalitat que el hombre que hoy reside en la Moncloa.

La CUP, sin excusas

Sin embargo, no todo es malo para Aragonès. La CUP se ha quedado sin excusas para tumbar los Presupuestos de la Generalitat. No hay ampliación del aeropuerto, que los 'cupaires' vivían como un agravio. Por tanto, el trámite en el Parlament debería ser mucho más fácil. Y ya no hace falta la ayuda del PSC. Aprobar las primeras cuentas debería servir para dar árnica a una coalición que no pasa por sus mejores momentos. Otro cambio importante afecta a los comunes. Sin arriesgar nada, se han erigido en los ganadores de esta crisis. No han hecho nada. De hecho, ha sido Aragonès el que al alinearse con las tesis de la rama ecologista de ERC ha comprado su discurso. Pero el poder para tumbar la ampliación lo tenía la Generalitat, no los ministros de Podemos. Y ni mucho menos la alcaldesa Ada Colau, que ayer hizo de cicerone a la vicepresidenta Yolanda Díaz para convertir un paseo por los humedales de El Prat en un desfile triunfal. Salvar La Ricarda se ha vuelto una "lucha compartida" de comunes y soberanistas. Hay dudas sobre quién se beneficia. La estrategia de los comunes es robar votos a ERC con esta apuesta. Y la de esta, con su giro de última hora, de hacerlo a los morados. Jordi Cuixart habló en el pregón de las fiestas de Gracia de "luchas compartidas". La batalla por salvar la laguna próxima a El Prat ha sido una de ellas. El lema 'La Ricarda no es toca' lo lanzó la plataforma Zeroaeroport, punta de lanza de lucha contra la ampliación y el gran logro de los comunes. A partir del sábado, cuando ya la inversión estaba perdida, la Generalitat lo hizo suyo y el mundo 'indepe', siempre sediento de mantras, lo adoptó con entusiasmo.

Nuevo curso

Por tanto, septiembre arranca como un nuevo curso político, pero también con nuevas fichas en el tablero, al menos en el caso de Cataluña. No parece que Madrid vaya a hacer nuevas cesiones al independentismo más allá de los indultos. Tampoco que la Generalitat sea capaz de armar un relato que pueda culpar a Madrid de dejar escapar una inversión que se tuvo en la mano y que en los tiempos de Jordi Pujol nunca se hubiera perdido. Pere Aragonès quería diferenciar su proyecto político del de Quim Torra con una apuesta por el pragmatismo y por la economía. Lo que se denominaba 'gestionar el mientras tanto'. Sus primeros pasos no están resultando muy prometedores. No hay más mientras tanto que el poder ir a manifestaciones.

---

## EL PRAT, UN EJEMPLO DE FALTA DE RIGOR E IRRESPONSABILIDAD INSTITUCIONAL

10/09/2021



[CINCO DIAS](#)

La suspensión de las obras de ampliación del aeródromo de El Prat y el rifirrafe político que ha rodeado y determinado esa decisión constituye un grave ejemplo de mala gestión pública y falta de responsabilidad institucional, además de un cambio de planes que tendrá consecuencias económicas serias para Cataluña y el resto de España.

Tras el inesperado anuncio del Gobierno este miércoles sobre la suspensión de las obras de ampliación y el grave cruce de acusaciones entre este y la Generalitat respecto a los motivos de la decisión –una quiebra de la confianza en el proyecto por parte del Ejecutivo catalán, según el Gobierno central, y una “nueva deslealtad” de Madrid, según el Ejecutivo catalán–, la esperpéntica

visita realizada ayer por la vicepresidenta Yolanda Díaz a la zona no deja demasiadas dudas sobre las turbulencias políticas que han rodeado la decisión. Díaz, junto a la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, y el alcalde de El Prat de Llobregat, Lluís Mijoler, en una escenografía que sugiere cualquier cosa excepto seriedad institucional, instó al resto de sus compañeros del Gobierno a visitar la zona protegida de La Ricarda, núcleo del conflicto, para conocer su valor y cambiar “de opinión” sobre la ampliación. Aena, por su parte, señala que el plan cumple con las exigencias de la directiva Hábitats y amplía un 25% las 923 hectáreas protegidas.

La suspensión de la ampliación malogra un macroplan de 1.700 millones de inversión cuyo objetivo era aumentar la capacidad del aeropuerto catalán desde los 55 millones de viajeros actuales hasta los 70 millones. Las obras de ampliación –que incluyen la extensión de la pista que da al mar en El Prat, así como la construcción de una terminal satélite y la reforma de la T1 para convertir la infraestructura catalana en un hub internacional– no solo figuraban en los planes de Aena desde 2017, sino que fueron recomendadas también por expertos de Eurocontrol en un informe publicado en 2019. Se trata, por tanto, de una apuesta estratégica fuertemente respaldada por argumentos técnicos con el fin de mejorar la operativa del aeropuerto y el servicio a los clientes, especialmente cuando se recuperen los tráficos previos a la pandemia. A ello hay que unir el espaldarazo económico que el proyecto supondría para Cataluña y España, que se convertiría en uno de los pocos países europeos que disponen de dos hubs.

La suspensión de la ampliación libera de momento una partida de 120 millones que previsiblemente será recolocada en otros proyectos. Pero la cancelación del macroplan constituye una mala noticia para la recuperación y el crecimiento económico de España, y un ejemplo más de falta de seriedad, rigor y responsabilidad institucional por parte de los dos Gobiernos y de sus socios respectivos.

---

## LA BURGUESÍA CATALANA SE ESTRELLA CONTRA EL PRAT

10/09/2021



Podría haber sido un punto de inflexión para la remontada, pero no. Se han quedado sin 1.700 millones de euros de inversión. No habrá ampliación de la tercera pista. Autodestrucción

### EL CONFIDENCIAL

Autodestrucción. La burguesía catalana había depositado su confianza en la ampliación del aeropuerto de El Prat para sacudirse la caspa independentista y ahuyentar el provincianismo al que se abisma Barcelona tras la égida de Ada Colau, que ha perdido el ritmo económico frente a otras ciudades que empujan por detrás, como la Málaga de Francisco de la Torre. Podría haber sido un punto de inflexión para la remontada, pero no. Se han quedado sin 1.700 millones de euros de inversión. No habrá ampliación de la tercera pista. Autodestrucción. El 'establishment' catalán —los mismos que cayeron en los cantos nacionalistas de Pujol y Mas, luego se llevaron los sedes a Valencia, Alicante y Madrid para evitar el desastre y, por último, asumieron el papel de claqué para el presidente del Gobierno y sus indultos en el Cercle d'Economia— sigue sin enterarse de la misa la media. Se han quedado anclados en el año 2000, lo cual resulta perceptible más allá de los atuendos carpetovetónicos de algunos de ellos.

La tercera pista de El Prat estaba llamada al fracaso desde el principio. Básicamente, por una cuestión medioambiental. En épocas no muy remotas, esto se solucionaba en los reservados de Via



Veneto con un mercadeo de favores, pero estamos muy lejos de todo aquello. En el siglo de la pandemia, lo que toca es el capitalismo verde y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), y si hay que salvar La Ricarda en detrimento del progreso, pues se salva y sanseacabó. Uno de los análisis más sinceros sobre la cuestión lo realizó el que fuera 'conseller' de Territorio y Sostenibilidad Damià Calvet en un artículo en el 'ElNacional.cat' por el que le llovieron chuzos de punta. En el mismo, vaticinaba que el proyecto sería tumbado por una Europa que pone la preservación de los ecosistemas y los hábitats en lo alto del 'ranking' de importancia ambiental frente a otros intereses, al tiempo que acusaba de excesivamente reduccionistas los planes de "limitar el futuro de la conectividad aérea de Cataluña a la ampliación o no de la tercera pista".

Su plan alternativo consistía, 'grosso modo', en la gestión integrada de un frente aeroportuario catalán compuesto por Barcelona, Girona y Reus, que estaría interconectado por tren. Calvet supo ver por dónde soplaban el viento, pero no le sirvió de nada. Mudó el amarillo del lazo por el verde de la sostenibilidad y se lo recompensaron mandándole a la jaula de oro del puerto de Barcelona. A Calvet le sucedió Jordi Puigneró, de Junts, que tenía unas ideas muy distintas a las de su antecesor. No por una cuestión medioambiental, sino crematística. El PSOE le sacó el cepillo con dádivas multimillonarias y picó el anzuelo. Su mayor error fue apresurarse a hacerse la fotografía el 2 de agosto junto a la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, para el desbloqueo de la ampliación de El Prat en un encuentro que estaba fuera de agenda. Todo por la pasta.

Foto: El 'president', Pere Aragonès. (EFE)

Aragonès exige que El Prat se gestione desde Cataluña, pero mantiene la mesa de diálogo Marcos Lamelas. Barcelona

Hay consenso en que el plan de Aena era serio y tenía sentido desde el punto de vista empresarial y de infraestructuras con el objeto de crear un gran 'hub' internacional en Barcelona. Seguramente, incluso valía la pena acudir a Europa por sí, 'mutatis mutandi', se conseguía la excepción. A la hora de la verdad, sin embargo, era un imposible y así lo entendieron muchos de los protagonistas que participaron en las negociaciones. ¿Alguien ha escuchado a la ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, pronunciarse sobre el tema? Pues eso. El silencio ha resultado ensordecedor. Como señalaba Marcos Lamelas, hay un expediente informativo de la Comisión Europea, abierto en 2013, sobre la degradación de los hábitats naturales a causa de la construcción de la tercera pista de El Prat. Aun así, Fomento se apuntó al plan de Aena y arrastró consigo a la Generalitat, quien también se subió al carro sin esperar a contrastar los informes.

Aragonès: "Estamos ante una maniobra de presión del Gobierno y Aena"

A Pere Aragonès, de ERC, el Ejecutivo central le ha marcado un gol por la escuadra. Le ha señalado como el responsable de que la ampliación de El Prat quede en agua de borrajas cuando dicho proyecto no tenía visos de recibir el 'nihil obstat' de Bruselas. El 'president' se lo puso en bandeja al Gobierno después de tuitear en contra del plan de Aena, el mismo que habían firmado unas semanas antes. A enemigo que huye, puente de plata, han debido de pensar en Moncloa.

O le han tomado el pelo o se lo ha dejado tomar. Sea como fuera, este jueves, el 'president' acusaba a Sánchez de hacer "chantaje" a Cataluña y eludir "el diálogo y el consenso", denunciando "la complejidad" de una obra como la del aeropuerto, que no tiene en cuenta la afectación sobre un espacio natural. "No tenemos confianza en el Estado", añadió. Más allá de la pataleta, la imagen del 'president' ha quedado seriamente dañada. Primero, por firmar un acuerdo en el que no creía; segundo, por caer en la trampa que le han tendido desde Madrid, y tercero, por no haber planteado vías alternativas. La impresión final es que Aragonès se ha dejado seducir por la secta del 'decrecimiento', es decir, por los que apostatan del progreso, como si viviéramos en las cavernas. Con estos mimbres, es imposible que Barcelona levante cabeza.

---

**MADRID ANUNCIARÁ «EN POCOS DÍAS» UNA FLEXIBILIZACIÓN DE LAS MEDIDAS FRENTE A LA PANDEMIA**

**10/09/2021**



El consejero de Sanidad, Enrique Ruiz Escudero, destaca que la incidencia acumulada es ya de 159 casos a 14 días, y la tendencia es a la baja

[ABC](#)

Las terrazas piden abrir ya al cien por cien tras anunciar Ayuso nuevas medidas a fin de mes. Las restricciones y limitaciones que soportan la hostelería y el ocio a causa del Covid-19 van a verse relajadas en breve. En «muy pocos días», si se atiende a las palabras de hoy mismo del consejero de Sanidad, Enrique Ruiz Escudero. Las medidas de apertura podrán tomarse porque se están dando todos los condicionantes que su departamento exigía. De hecho, recordaba este jueves, la incidencia acumulada en Madrid es hoy de 159 casos por 100.000 habitantes a 14 días, y de 62 casos a 7 días.

La tendencia, además, es a la baja, según ha señalado Ruiz Escudero. Su último balance habla de 1.135 personas hospitalizadas a causa de la pandemia, de las que 852 están en planta de hospital y 283 en UCI.

El estudio «está muy avanzado» en cuanto a esas medidas de apertura, que se centrarán especialmente en la hostelería, el ocio y los locales relacionados con la cultura, y podrían estar relacionados con el incremento de aforos -tanto en exteriores como en interiores- y con los horarios de apertura y cierre.

Por otra parte, el consejero ha insistido en la necesidad de incrementar la vigilancia de casos en el aeropuerto de Barajas: «Seguimos teniendo una entrada por el aeródromo sin ningún tipo de control», ha vuelto a denunciar.

---

## **LAS AZAFATAS QUE DEVOLVIERON EL 'GUERNICA' A ESPAÑA**

**10/09/2021**



Las asistentes de vuelo de Iberia Isabel Almazán y Beatriz Ganuza viajaron en el avión que trasladó el cuadro de Picasso hace hoy 40 años de Nueva York a Madrid

[EL PAÍS](#)

La azafata Isabel Almazán tenía aquel día 38 años y asegura que notó cierto revuelo a bordo al embarcar en Nueva York, pero tal vez es un recuerdo inventado después, cuando todo se supo. El avión, un Boeing 747 de Iberia, despegó del aeropuerto John F. Kennedy con algo de retraso, a las 20.20, hora de Nueva York. En cierto modo, fue un vuelo normal, uno más del IB-952. Pero, pasadas las ocho de la mañana, hora de Madrid, cuando el avión rodaba ya por la pista de aterrizaje rumbo a las dársenas del aeropuerto, el comandante Juan López Durán soltó la noticia. Isabel Almazán y una de sus compañeras de aquel vuelo, Beatriz Ganuza, de la misma edad, recordaban ayer en una cafetería de Madrid sus palabras. No se les han olvidado: “Señoras y señores, les informo de que hoy han viajado con un compañero muy especial: el Guernica, que ha vuelto hoy a España y que venía también en el avión”. Ninguna de las dos azafatas sabía nada. La inmensa mayoría de los

pasajeros tampoco.

Tras la sorpresa, todos, incluidas las dos mujeres, rompieron a aplaudir de la emoción. Era el 10 de septiembre de 1981, Franco había muerto casi seis años atrás, y el cuadro más famoso de Picasso, cargado con todo el simbolismo de la última historia de España, regresaba a su país en la bodega de un avión enrollado y metido en un cilindro gigante de cientos de kilos de peso. Los últimos 44 años los había pasado expuesto en el Museo de Arte Moderno de Nueva York (MoMA), aguardando a que España cumpliera las condiciones que Picasso impuso para su regreso, que se resumían en una: libertades públicas. Hacía tiempo que la democracia española cumplía esas condiciones, pero las reticencias de la familia del pintor y las largas de la institución estadounidense retrasaron la entrega. De cualquier forma, aquella mañana soleada y calurosa de hace 40 años estaba destinada a ser histórica porque en ese momento aterrizaba en Barajas, por así decir, el último exiliado de la Guerra Civil.

En ese vuelo viajaban los principales responsables de la devolución de la obra. El ministro de Cultura del momento, Íñigo Cavero; el por entonces director de Bellas Artes, el historiador Javier Tusell, y el subdirector de Artes Plásticas, Álvaro Martínez-Novillo. También, según contaba este último en un reportaje publicado en este periódico en 2016, desperdigados por distintas zonas del avión, varios policías de paisano convenientemente disfrazados de espías de película con gabardinas largas, encargados de custodiar el cuadro y reaccionar ante cualquier imprevisto. No se produjo. Todo discurrió como la seda. De hecho, las dos azafatas no los recuerdan. “A lo mejor les servimos una Coca-cola a los policías-espías, vete tú a saber, pero no me acuerdo, la verdad. Todo fue muy normal hasta que aterrizamos”. El ministro y los altos cargos debieron viajar, según adivinan las dos azafatas, en lo que entonces se denominaba Grand Class, ubicada en un segundo piso y en donde los butacones se transformaban por la noche en auténticas camas que los viajeros utilizaban después de ponerse un pijama de dos piezas color vino burdeos “muy mono”, que la compañía les ofrecía.

Tras el anuncio del comandante, Isabel Almazán vio por la ventanilla del avión que se había formado un gran revuelo en la dársena donde iba a aparcar la aeronave. Vislumbró autoridades, altos cargos, decenas de periodistas y fotógrafos, cámaras de televisión y guardias civiles en mangas de camisa y con tricornio. “Ahí me di cuenta de la importancia de lo que llevábamos. Para reírme, le comenté a una compañera: “Ni que fuéramos Ava Gardner”.

Isabel Almazán muestra fotos antiguas en las que aparece con el uniforme de la época del traslado del cuadro.

Isabel Almazán muestra fotos antiguas en las que aparece con el uniforme de la época del traslado del cuadro. VICTOR SAINZ

El comité de recepción no era para menos. El Gobierno de Adolfo Suárez se había tomado el asunto como un caso prioritario, destinado a cerrar un capítulo más —no el último pero tampoco el menos importante— de la Transición política. Por eso, según explicaba Martínez-Novillo hace cinco años, el Gobierno español había llegado incluso a amenazar al MoMA con demandarlo judicialmente si no se decidía a devolverles el cuadro antes del 25 de octubre, fecha en que se conmemoraba el centenario de Picasso. El cuadro que el pintor español más famoso del siglo XX concibió tras enterarse del bombardeo de la localidad de Gernika por la Legión Cóndor durante la Guerra Civil debía colgarse por fin, y por derecho, en un museo de la nueva España.

Las dos azafatas ya conocían la pintura. La habían visto en Nueva York en algún viaje anterior. Ambas comenzaron a volar a mediados de los años sesenta y disfrutaron de una buena época para ser azafata, con buenos sueldos y estancias pagadas con dietas de dos o tres días en las ciudades de destino antes de emprender el viaje de regreso.

Un guardia civil vigila el 'Guernica' en el Casón del Buen Retiro en septiembre de 1981.

Un guardia civil vigila el 'Guernica' en el Casón del Buen Retiro en septiembre de 1981.MUSEO

## PICASSO DE MÁLAGA / EUROPA PRESS

El cuadro se instaló al principio en el Casón del Buen Retiro. Hay una foto icónica en la que la pintura aparece detrás de un cristal blindado, custodiada, los primeros días, por un guardia civil armado. Después, poco a poco, la vida de todos giró hacia la normalidad. El Guernica se trasladó en 1992 al Museo Reina Sofía y ya se expuso sin cristal protector. La azafata Beatriz Ganuza, para estar más cerca de su familia, se jubiló a los 55 años, acogiéndose a una prerrogativa de la compañía. Elena Almazán, de espíritu más viajero e inconformista, aguantó volando por el mundo hasta que Iberia la obligó a retirarse. Aún guarda en su casa un bolso de azafata y el estiloso y colorista uniforme que el diseñador Elio Berhanyer concibió para las auxiliares de vuelo en los años setenta. Ayer, las dos con 78 años, visitaron emocionadas el cuadro que viajó con ellas en la bodega del Boeing 747 hace cuatro décadas.

Cuando salía del museo, al montarse en el ascensor, Beatriz Ganuza calculó los días y el desfase horario entre España y la costa Este de Estados Unidos. Luego, con un poco de extrañeza y de incredulidad, se dijo a sí misma en voz alta:

— ¡Hace 40 años yo estaba desayunando en Nueva York!